

Hanna Kalenoja, Kati Kiiskilä ja Kimmo Heikkilä

Liikkuminen vapaa-ajalla

Tutkimus vapaa-ajan matkojen ominaisuuksista ja
vapaa-ajan matkoihin vaikuttavuudesta

Tiehallinnon selvityksiä 28/2009

Hanna Kalenoja, Kati Kiiskilä ja Kimmo Heikkilä

Liikkuminen vapaa-ajalla

Tutkimus vapaa-ajan matkojen ominaisuuksista ja
vapaa-ajan matkoihin vaikutettavuudesta

Tiehallinnon selvityksiä 28/2009

Tiehallinto

Helsinki 2009

ISSN 1457-9871
ISBN 978-952-221-268-9
TIEH 3201142

Verkkojulkaisu pdf (www.tiehallinto.fi/julkaisut)

ISSN 1459-1553
ISBN 978-952-221-269-6
TIEH 3201142-v

Edita Prima Oy
Helsinki 2009

Julkaisua myy/saatavana
Edita (asiakaspalvelu.prima@edita.fi)

TIEHALLINTO
Keskushallinto
Opastinsilta 12 A
PL 33
00521 HELSINKI
Puhelin 0204 22 11

Hanna Kalenoja, Kati Kiiskilä, Kimmo Heikkilä: Liikkuminen vapaa-ajalla. Helsinki 2009. Tiehallinto, Keskushallinto. Tiehallinnon selvityksiä 28/2009, 109 s. + liitt. 6 s. ISSN 1457-9871, ISBN 978-952-221-268-9, TIEH 3201142, ISSN 1459-1553, ISBN 978-952-221-269-6, TIEH 3201142-v.

Asiasanat: vapaa-aika, ajankäyttö, matkailu, matkatuotokset, matkaluku, matkan tarkoitus, maankäyttö, liikennesuunnittelu, liikennesuorite, liikkuminen
Aiheluokka: 10

TIIVISTELMÄ

Noin 40 prosenttia suomalaisten tekemistä matkoista liittyy vapaa-ajan toimintoihin. Laajasti määriteltynä vapaa-aika sisältää vapaa-ajan toimintojen lisäksi myös ostosten tekemistä ja asiointia. Vapaa-ajan arvostus ja merkitys on viime vuosikymmeninä kasvanut huomattavasti ja yhteiskunnan painopiste on yhä enemmän siirtymässä työstä vapaa-aikaan.

Vapaa-ajan viettotavoissa korostuvat toisaalta yksilöllisyys ja elämyksellisyys ja toisaalta samankaltaisuus ja pyrkimys arkielämää helpottaviin rutiineihin. Kodin ulkopuolisten harrasteiden osuuden vapaa-ajasta on havaittu kasvaneen, mutta toisaalta esimerkiksi kulutustutkimukset osoittavat, että asumiseen ja kotiin panostetaan aiempaa enemmän. Kodin merkityksen arki-vapaa-ajassa onkin ennakoitu kasvavan, vaikka erilaisten yksilöllisten vapaa-ajanviettopöten suosio on kasvussa.

Tässä tutkimuksessa on selvitetty vapaa-ajan matkojen määrää ja ominaisuuksia sekä kartoitettu mahdollisuuksia vaikuttaa päivittäisiin vapaa-ajan matkoihin liittyviin matkustusvalintoihin. Vapaa-ajan matkat on jaettu arki-, erityis- ja lomavapaa-ajan matkoihin, jotka kuvastavat vapaa-ajan liikkumisen tarpeita toisaalta arjen ja toisaalta viikonloppujen ja lomien aikana. Vaikka arjen liikkumisen kannalta päivittaiset matkat ovat tärkeitä, pitkistä vapaa-ajan matkoista muodostuu suurin osa liikennesuoritteesta, joten myös pitkien vapaa-ajan matkojen vaikuttamisen näkökulma on tunnistettava.

Yksilölliset erot vapaa-ajan matkustuksessa ovat huomattavan suuria. Tässä tutkimuksessa vapaa-ajan matkojen määrää ja ominaisuuksia on tutkittu ikäryhmittäin. Lisäksi työssä on muodostettu arki- ja erityisvapaa-ajan sekä lomavapaa-ajan liikkujaryhmät, jotka perustuvat eri väestöryhmien tekemien matkojen määrään. Liikkujaryhmittely osoittaa, että ikää ja sukupuolta enemmän vapaa-ajan matkustusta määrittelevät yksilö- ja kotitalouskohtaiset ajankäyttö- ja elämäntapamuuttajat. Liikkujaryhmittelyn avulla on tunnistettavissa aktiivisesti vapaa-ajallaan liikkuvien ryhmiä, jotka tekevät tyypillisesti paljon myös muita matkoja.

Vapaa-ajan matkoihin vaikuttavuutta on kartoitettu tutustumalla vapaa-ajanviettopöten vaikuttamisen, maankäytön suunnittelun, liikennepalvelujen suunnittelun ja tarjonnan sekä liikkumisen ohjauksen keinoihin. Asuin-ympäristön ominaisuuksilla on havaittu olevan erittäin suuri vaikutus lyhyiden vapaa-ajalla tehtyjen matkojen määrään. Toimintojen sijoittelulla ja asuin-ympäristön suunnittelulla voidaan vaikuttaa mm. siihen, kuinka paljon matkoja lähiympäristössä tehdään ja kuinka suureksi jalankulun ja pyöräilyn osuus kasvaa. Vapaa-ajan matkustukseen vaikuttamisen suurimpia haasteita on keinovalikoiman laajuus ja useiden eri toimijoiden mukaan saaminen, sillä toimenpiteet eivät kohdennu yksinomaan yhden toimijan, esimerkiksi maankäytön suunnittelijan, liikennesuunnittelijan tai julkisten palvelujen suunnittelijan, toteutettavaksi.

SUMMARY

Approximately, 40 percent of the trips made by Finns are connected in some way to leisure time activities. Broadly defined, the term "leisure time" includes, in addition to recreational activities, shopping trips and other such business. The valuation and significance of leisure time has increased notably over recent decades and the focus of society has increasingly moved from work towards leisure time activities.

The various ways in spending leisure time periods are accentuated on one hand by individualism and experiences and on the other hand, with the similar and the desire to facilitate daily routines. The part that activities which take place outside the home play in the leisure time has been observed to have increased, whilst on the other hand, for example, consumer research indicates that more is invested nowadays in housing and the home. The significance that the home plays in leisure time is also expected to grow, although at the same time, the popularity for leisure-time activities is increasing.

This research will examine the volume and characteristics of leisure time trips, and chart the possibilities to influence travel choices connected to leisure time trips. Leisure time trips are divided into weekday, special or holiday leisure trips, which reflect the needs of leisure time movements, on the one hand during weekdays and on the other hand, during weekends and holidays. Although daily trips are important in regards to weekday movements, long leisure time trips make up the greatest part of the traffic, therefore the point of view of the influence of long-distance leisure-time trips must be identified.

The individual differences in leisure time trips are considerably large. In this study, the amount and characteristics of leisure time trips have been studied using age groups. Additionally, the work also has weekday, special leisure time and holiday leisure-time movement groups formed, which are based on the amount of trips made by various population groups. The movement grouping indicates that leisure travel is more defined by the individual and household specific time management and lifestyle variables than by age or sex. Through the movement grouping, it is possible to actively recognise the leisure time moving groups, who typically make a large number of other types of trips.

The influence of leisure time trips is charted through familiarisation with the means of the influence of leisure time activities, land use planning, transport service planning and supply and the control of movements. The characteristics of residential environment have been found to have a highly significant impact on the amount of short leisure time trips. The placement of operations and the planning of residential environments can have an influence on among others, the number of trips made in the neighbourhood and the increase experienced by walking and cycling. The greatest challenges to the influence of leisure time is the extent of alternatives that exist and the attainability of various operators, since the measures are not targeted solely for the implementation of one operator, for example, land-use planners, traffic planners or public services planners.

SAMMANFATTNING

Av alla de färder som finländarna gör, är cirka 40 % förknippade med fritidsverksamhet. I en grov definition betraktas förutom fritidsverksamhet även matinköpen och uträttandet av ärenden som fritid. Fritidens status och betydelse har ökat väsentligt under de senaste decennierna, och tonvikten i samhället håller allt mer på att förflyttas från arbetet till fritiden.

I de sätt på vilka vi tillbringar vår fritid framhävs å ena sidan särprägel och upplevelser och å andra sidan likformighet och strävan efter rutiner som underlättar vardagen. Man har lagt märke till att intressena utanför hemmet tagit en växande andel av fritiden i anspråk, men å andra sidan visar konsumtionsundersökningar att man satsar på hem och boende i en högre grad än tidigare. Man har förutspått att hemmets betydelse för vardagens fritid kommer att växa, även om fritidsaktiviteternas popularitet samtidigt ökar.

I den här undersökningen har man utrett antalet färder som görs under fritiden och hurdana de är. Dessutom har man kartlagt möjligheterna att påverka färdrelaterade val som är förknippade med dagliga fritidsresor. Fritidsresorna är indelade i vardags-, special- och semesterfritidsresor, som beskriver fritidens rörelsebehov i vardagen å ena sidan och rörelsebehovet under veckoslut och semestrar å andra sidan. Även om de dagliga färderna är viktiga med tanke på vardagsmotionen, består den största delen av de långa fritidsresorna av trafikprestationer. Därför måste man kunna identifiera även de långa fritidsresornas påverkningsperspektiv.

De individuella skillnaderna i fritidsresandet är anmärkningsvärt stora. I den här undersökningen har fritidsresornas antal och egenskaper granskats åldersgruppsvis. Dessutom har man bildat vardags- och specialfritidsgrupper samt semesterfritidsgrupper, som baserar sig på antalet resor som olika befolkningsgrupper gör. Denna gruppindelning visar att de individuella och privathushållsspecifika tidsanvändnings- och livsstilsfaktorerna påverkar fritidsresorna i en högre grad än ålder och kön. Med hjälp av gruppindelningen kan man identifiera grupper som rör på sig aktivt under fritiden. De här grupperna företar sig i allmänhet också många andra resor.

Man har kartlagt påverkningsmöjligheterna i anslutning till fritidsresorna genom att bekanta sig med metoder för påverkan av sätten att tillbringa fritiden på och metoder för planering av och utbudet på trafiktjänster, samt metoder för styrningen av resandet. Man har observerat att boendemiljöns egenskaper har en mycket stor betydelse för antalet korta resor under fritiden. Med disponering av aktiviteter och planering av boendemiljön kan man bland annat påverka hur många resor i näromgivningen som företas och hur stor gångens och cyklingens andel växer sig. De största utmaningarna i anslutning till påverkningen av fritidsresandet består i metodurvalets omfång och engageringen av flera olika aktörer. Åtgärderna förväntas nämligen inte vidtas av enbart en aktör, som exempelvis markanvändningsplaneraren, trafikplaneraren eller planeraren av offentliga tjänster.

ESIPUHE

Vapaa-ajan matkojen määrä on viime vuosikymmeninä kasvanut ja niistä onkin jo muodostunut suurin yksittäinen matkaryhmä niin matkojen määrässä kuin kilometreissäkkin mitattuna. Vapaa-ajan matkat muodostavat heterogeenisen matkaryhmän, jossa yksilölliset erot ovat huomattavan paljon suurempia kuin esimerkiksi työ- ja opiskelumatkoilla.

Vapaa-ajan matkat tunnetaan vielä melko huonosti ja esimerkiksi liikennemalleissa ne on yleensä jouduttu kuvaamaan melko karkealla tasolla. Vapaa-ajan matkojen määrään vaikuttavat toisaalta yksilölliset ajankäyttötottumukset ja elämäntavat sekä toisaalta kotitalouden muiden jäsenten ajankäyttöpreferenssit.

Tässä tutkimuksessa on kartoitettu vapaa-ajan matkojen liikkumistottumuksia kirjallisuustutkimuksen menetelmin sekä analysoimalla suomalaisia liikennetutkimusaineistoja ja matkailututkimuksen aineistoja. Lisäksi työssä on kartoitettu, millä toimenpiteillä vapaa-ajan matkoihin olisi mahdollista vaikuttaa. Vaikka maankäytön ja liikennesuunnittelun vaikutusmahdollisuudet realisoituvat pääasiassa arkivapaa-ajalla ja erityisvapaa-ajalla tehtävissä lyhyissä ja keskipitkissä matkoissa, on tärkeää tunnistaa, että liikennesuoritteesta ja ympäristövaikutuksista huomattava osa muodostuu lomavapaa-ajan pitkillä matkoilla.

Tutkimus on toteutettu osana Tiehallinnon Ekotuli-tutkimusteemaa. Tutkimusraportin ovat kirjoittaneet Hanna Kalenoja ja Kimmo Heikkilä Tampereen teknillisestä yliopistosta ja Kati Kiiskilä Destia Oy:stä. Tutkimuksen toteuttamiseen ovat lisäksi osallistuneet Leena Manelius Tampereen teknillisestä yliopistosta sekä Erika Ervasti ja Katja Seimelä Destia Oy:stä.

Tutkimusta on ohjannut ohjausryhmä, jonka puheenjohtajana on ollut Erika Helin Tiehallinnosta. Ohjausryhmään ovat lisäksi kuuluneet Nils Halla ja Kari Korpela Tiehallinnosta sekä Mari Hietamäki Pirkkalan kunnasta.

Tampereella joulukuussa 2009

Tiehallinto

Sisältö

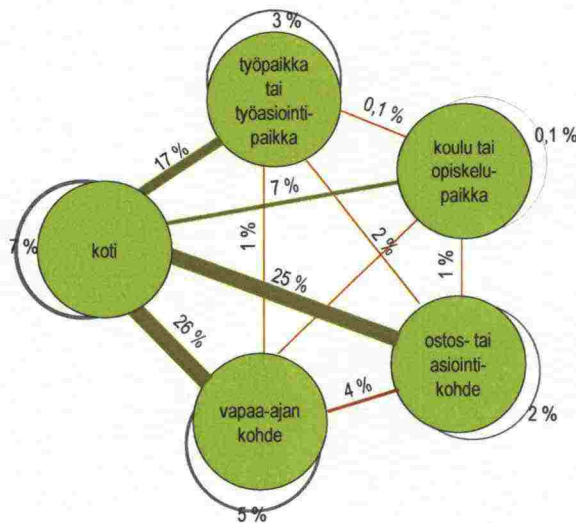
| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | JOHDANTO | 11 |
| 1.1 | Taustaa | 11 |
| 1.2 | Hankkeen tavoitteet ja tutkimusmenetelmät | 12 |
| 1.3 | Tutkimusaineistot ja haastattelut | 13 |
| 1.3.1 | Hankkeessa hyödynnetyt tutkimusaineistot | 13 |
| 1.3.2 | Asiantuntijahaastattelut | 16 |
| 1.3.3 | Ryhmäkeskustelut | 16 |
| 2 | VAPAA-AJAN KÄYTÖN MUODOT JA AJANKÄYTTÖTOTTUMUKSET | 18 |
| 2.1 | Mitä on vapaa-aika? | 18 |
| 2.2 | Vapaa-ajan määrän kehitys | 21 |
| 2.3 | Ajankäyttötottumukset | 22 |
| 2.4 | Elämänkaari ja vapaa-aika | 24 |
| 3 | VAPAA-AJAN MATKAT | 27 |
| 3.1 | Vapaa-ajan matkojen ominaisuuksia | 27 |
| 3.2 | Vapaa-ajan matkojen ryhmittelyjä | 31 |
| 3.2.1 | Liikennetutkimuksissa käytettyjä ryhmittelyjä | 31 |
| 3.2.2 | Arki-, erityis- ja lomavapaa-aika | 34 |
| 3.3 | Arki- ja erityisvapaa-aika omassa elinpiirissä | 38 |
| 3.3.1 | Arkivapaa-ajan matkat | 38 |
| 3.3.2 | Erytisvapaa-ajan matkat omassa elinpiirissä | 42 |
| 3.3.3 | Kulkevat omassa elinpiirissä tehdyillä matkoilla | 43 |
| 3.4 | Pitkät erityisvapaa-ajan ja lomavapaa-ajan matkat kotimaassa | 46 |
| 3.4.1 | Pitkien erityisvapaa-ajan matkojen ominaisuuksia | 46 |
| 3.4.2 | Vierailumatkat | 53 |
| 3.4.3 | Matkat vapaa-ajan asunnolle | 53 |
| 3.4.4 | Pitkien erityisvapaa-ajan matkojen kulkevat | 56 |
| 3.5 | Lomavapaa-aika ulkomailla | 58 |
| 3.5.1 | Lomavapaa-ajan muutostekijät | 58 |
| 3.5.2 | Lomavapaa-ajan matkustustottumukset | 60 |
| 3.6 | Vapaa-ajan matkojen liikkujaryhmät | 67 |
| 3.6.1 | Arki- ja erityisvapaa-ajan liikkujaryhmät | 67 |
| 3.6.2 | Lomavapaa-ajan liikkujaryhmät | 69 |
| 4 | VAPAA-AJAN MATKOKIHIN VAIKUTTAMISEN TOIMENPITEITÄ | 71 |
| 4.1 | Vapaa-ajan matkoihin vaikuttaminen | 71 |
| 4.2 | Vapaa-ajanviettopoihin vaikuttamisen toimenpiteet | 71 |
| 4.3 | Maankäyttö ja yhdyskuntasuunnittelu sekä kaavoitus | 73 |
| 4.4 | Liikenneinfrastruktuurin ja -palveluiden suunnittelu | 82 |
| 4.4.1 | Joukkoliikenne | 82 |

| | | |
|-------|---------------------------------------|-----|
| 4.4.2 | Jalankulku ja pyöräily | 87 |
| 4.4.3 | Henkilöautoliikenne | 91 |
| 4.5 | Liikkumisen ohjaus | 92 |
| 4.6 | Toimenpiteet tienpitäjän näkökulmasta | 95 |
| 5 | YHTEENVETO JA PÄÄTELMIÄ | 98 |
| <hr/> | | |
| | LÄHDELUETTELO | 103 |
| <hr/> | | |
| | LIITTEET | 109 |
| <hr/> | | |

1 JOHDANTO

1.1 Taustaa

Vapaa-ajan matkat muodostavat noin 40 prosenttia kotimaassa tehdyistä matkoista. Kodin ja erilaisten vapaa-ajan kohteiden välisistä matkoista onkin muodostunut suurin yksittäinen matkaryhmä. Vapaa-ajan matkat ovat keskimäärin melko pitkiä ja niistä muodostuu yli puolet suomalaisten matkoihinsa käyttämästä ajasta (40 min/hlö/vrk) ja matkustetuista kilometreistä (23 km/hlö/vrk). Jos osa ostosmatkoista lasketaan vapaa-ajan käytöksi, on vapaa-ajan matkojen osuus vielä suurempi. (Henkilöliikennetutkimus 2004–2005)



Kuva 1.1 Suomalaisten matkojen jakautuminen eri määränpäiden välillä. (Henkilöliikennetutkimus 2004–2005).

Väestön ikääntyminen johtaa siihen, että vapaa-ajan matkojen osuus matkoista kasvaa edelleen. Vapaa-ajan matkat ovat huomattavasti työ- ja asiointimatkoja vähemmän tutkittu matkaryhmä, ja vapaa-ajan matkat ovat muita matkoja heterogeenisempia. Vapaa-ajan matkat ovat vaikutettavuudeltaan monesti kiistanalaisia, sillä elämäntapasidonnoina ne kytkeytyvät muita matkoja enemmän henkilökohtaisiin preferensseihin ja mieltymyksiin. Liikenteen kasvun hallinnan ja myös liikenteen energiankulutuksen ja hiilidioksidipäästöjen vähentämisen kannalta kasvava vapaa-ajan matkojen kysyntä on ongelmallista, sillä vapaa-ajan matkoilla joukkoliikenteen osuus on huomattavasti työ- ja koulumatkoja pienempi. Vapaa-ajan matkat tehdään usein perheen kanssa, jolloin joukkoliikenne ei kustannussyistä ole varteenotettava kulkutapavaihtoehto.

Asuinalueiden vapaa-ajan palvelujen suunnitteluun on tarjolla suhteellisen vähän tietoa vapaa-ajan matkojen paikallisuudesta ja niistä asuin ympäristön ominaisuuksista, jotka lisäävät vapaa-ajan matkoja kodin lähiympäristössä. Asuin ympäristön liikenne yhteyksien suunnittelussa turvallisten jalankulku- ja pyöräreittien merkitys on olennaisen tärkeä. Monissa tutkimuksissa on havaittu, että viihtyisässä ympäristössä kävellään ja pyöräillään useammin ja

pidempiä matkoja kuin epäviihtyisässä ympäristössä. Liikenneympäristön ominaisuuksien vaikutuksia kävely- ja pyöräilyalttiuteen ei ole kuitenkaan purettu yksittäisiksi tekijöiksi, joiden vaikutuksia olisi arvioitu (Kalenoja et al. 2004).

Valtakunnallisten liikenneturvallisuustavoitteiden mukaisesti liikenteen kasvua pyritään hillitsemään kasvavilla kaupunkiseuduilla. Viime vuosikymmenten aikana taajamissa tapahtuneiden kevyen liikenteen onnettomuuksien suhteellinen osuus on kasvanut ja yhdeksi tärkeimmistä tavoitteista onkin noussut asuinalueiden liikenteen rauhoittaminen. Taajamien kuolonkolareista suurin osa tapahtuu pientalo- tai kerrostaloalueilla. Taajamakuolonkolareista huomattavan suuri osuus tapahtuu vapaa-ajan matkoilla. Suurimmat riskiryhmät ovat lapset ja iäkkäät. (Rajamäki 2008)

1.2 Hankkeen tavoitteet ja tutkimusmenetelmät

Työn tavoitteena on ollut selvittää vapaa-ajan matkojen määränpää- ja tarkoituksijakaumaa ja tuottaa maankäytön ja liikennesuunnittelun tueksi tietoa erilaisista vapaa-ajan matkaryhmistä. Tutkimus on jakautunut tutkimusosioon ja toimenpideosioon (kuva 1.2). Tutkimusosiossa on selvitetty vapaa-ajan matkojen kohteiden jakaumaa, määränpään valintaa, kulkutapoja ja toistuvuutta sekä niissä tapahtuneita muutoksia viime vuosikymmenten aikana. Toimenpideosiossa on hyödynnetty tutkimusosion tuottamia tietoja ja tavoitteena on ollut selvittää, miten maankäytön ja liikenteen suunnittelun keinoin voidaan vaikuttaa vapaa-ajan matkojen kulkutapajakaumaan ja liikennesuoritteeseen.

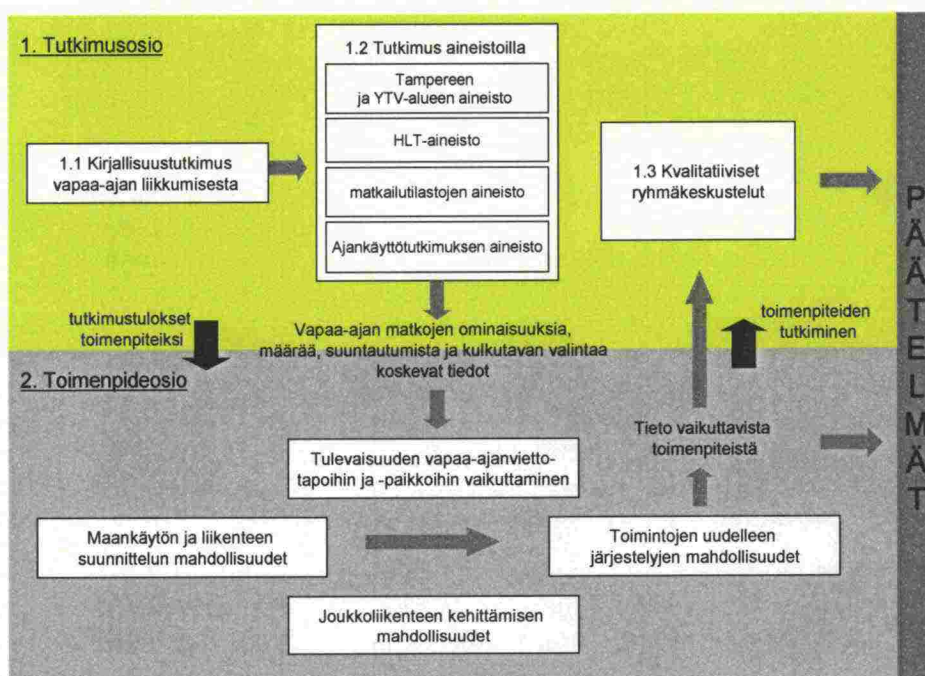
Tutkimusosion tavoitteena on ollut selvittää mm. seuraavia vapaa-ajan matkoihin liittyviä kysymyksiä:

- vapaa-ajan matkakohteiden jakauma ja paikallisuus
- saattomatkojen rooli vapaa-ajan matkoilla
- asuinympäristön ominaisuuksien vaikutus kodin lähiympäristössä tehtyihin vapaa-ajan matkoihin
- vapaa-ajan matkojen kulkutavan valinta
- arjen ja viikonloppujen vapaa-ajan matkat
- eri liikkujaryhmien vapaa-ajan matkat
- mökkimatkat ja pitkät vapaa-ajan matkat
- vapaa-ajanviettopapojen tulevaisuuden muutossuunnat.

Tutkimusosion ensimmäisessä työvaiheessa on tehty kirjallisuustutkimus, jossa on tutustuttu kotimaisiin ja ulkomailla toteutettuihin vapaa-ajan matkoja ja niihin vaikutettavuutta koskevaan tutkimukseen.

Toisessa työvaiheessa vapaa-ajan liikkumista on tutkittu aiemmin kerättyjä henkilöliikennetutkimus-, ajankäyttö- ja tilastoaineistoja käyttäen.

Ensimmäisen ja toisen työvaiheen tuloksena on saatu tutkimustietoa vapaa-ajan matkojen määrästä, suuntautumisesta ja kulkutavan valinnasta. Työvaiheiden tärkein tulos on vapaa-ajanviettokohteiden luokittelu. Se perustuu käyntiuseuteen, matkan paikallisuuteen, kulkutapaan ja ajankäyttötottumuksiin. Luokittelun avulla voidaan muodostaa nykyistä tarkempi kuva vapaa-ajan matkojen luonteesta, tulevista muutossuunnista ja vaikutettavuudesta.



Kuva 1.2 Tutkimuksen rakenne ja työvaiheet.

Toimenpideosiossa erilaisia toimenpiteitä on tutkittu kvalitatiivisen tutkimuksen menetelmin esittelemällä niitä työpajamuotoisissa ryhmäkeskusteluissa. Ryhmäkeskustelujen avulla on voitu muodostaa käsitys erilaisten toimenpiteiden soveltuvuudesta ja vaikuttavuudesta vapaa-ajan liikkumiseen.

Toimenpideosiossa on tutkittu mahdollisuuksia vaikuttaa vapaa-ajan matkojen suuntautumiseen ja kulkutavan valintaan:

- erityyppisten vapaa-ajan toimintojen sijoittamisvaihtoehdot turvallisuuden ja ympäristön kannalta
- kodin lähiympäristössä tehtäviä vapaa-ajan matkoja suosivien asuin ympäristön ominaisuuksien tunnistaminen
- mahdollisuudet vaikuttaa yksilöllisiin matkustusvalintoihin vapaa-ajan matkoilla – ”kannustimet ja porkkanat”
- joukkoliikenteen kehittämisen mahdollisuudet vapaa-ajan matkoilla.

1.3 Tutkimusaineistot ja haastattelut

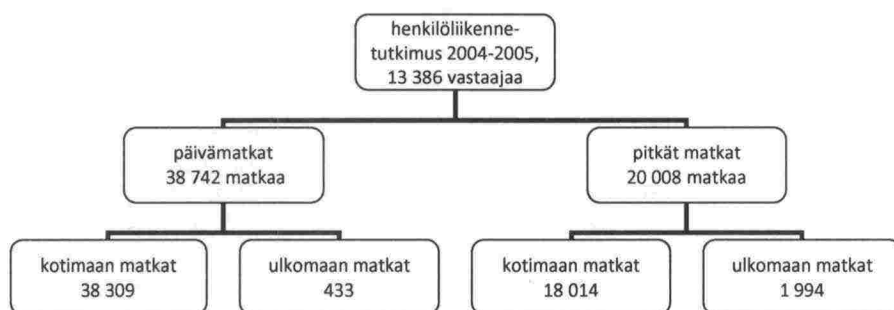
1.3.1 Hankkeessa hyödynnetyt tutkimusaineistot

Tärkeimpiä tutkimuksessa hyödynnettyjä aineistoja ovat olleet valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2004–2005 sekä vuosina 2007–2008 koottu YTV-alueen laajan liikennetutkimuksen aineisto. Henkilöliikennetutkimusten lisäksi tutkimuksessa on hyödynnetty Tilastokeskuksen Suomalaisten matkailu -tutkimuksen aineistoa.

Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2004–2005

Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus koostuu taustatieto-osuudesta, vastaajan yhden päivän aikana tekemien matkojen tiedoista (ns. päivamatkat) sekä vastaajan viimeksi kuluneen neljän viikon aikana tekemien yli 100 km:n pituisten matkojen tiedoista (ns. pitkien matkojen erillisaineisto). Henkilöliikennetutkimuksen perusjoukon muodostavat päivamatkojen aineistossa tutkimusvuorokaudet on valittu siten, että ne jakaantuvat tasaisesti vuoden eri päville. Henkilöliikennetutkimus sisältää tietoja yhteensä lähes 14 000 vastaajan lähes 60 000 matkasta ja matkan tekijän taustatiedoista. Kuvassa 1.3 on esitetty henkilöliikennetutkimusaineiston sisältämien matkojen määrää koskevia tietoja. Päivamatkojen aineistossa on noin 39 000 matkaa ja pitkien matkojen erillisaineistossa noin 20 000 matkaa. Tutkimusaineiston matkoista noin 2 400 on ulkomaan matkoja.

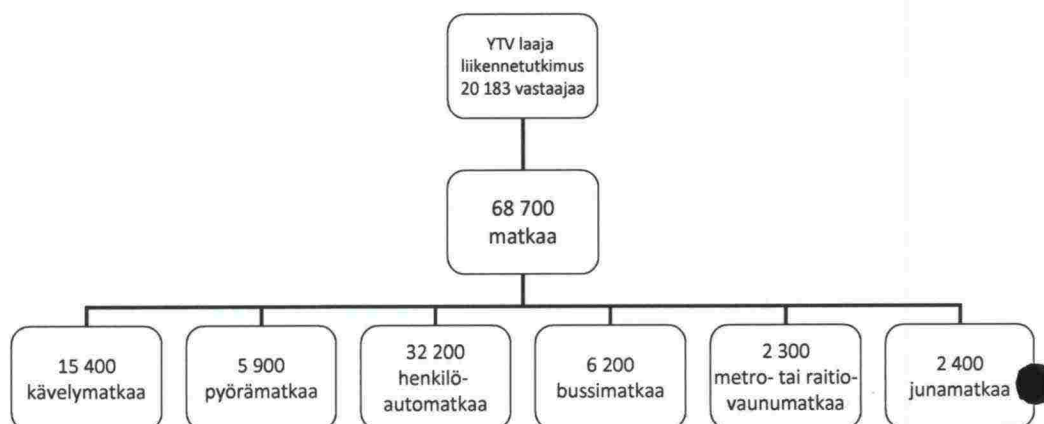
Pitkien matkojen erillisaineiston kotimaan matkoista noin 6 000 on vierailumatkoja ja noin 4 000 erilaisia huvi-, harrastus- ja virkistysmatkoja. Kolmanneksi suurin matkaryhmä ovat työasiointimatkat. Pitkistä matkoista noin 1 500 on luonteeltaan päivittäisiä työ-, koulu- ja opiskelumatkoja. Ulkomaan matkoista noin 75 prosenttia on huvi-, harrastus- ja virkistysmatkoja.



Kuva 1.3 Henkilöliikennetutkimusaineiston 2004–2005 sisältämät päivamatkojen ja pitkien matkojen aineistot.

YTV:n laaja liikennetutkimus 2007–2008

YTV:n keräämä laaja liikennetutkimusaineisto kuvaa väestön liikkumistarpeita Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakunnissa sekä Riihimäen seudulla. Liikennetutkimusaineisto on kerätty puhelinhaastatteluina syyskuun 2007–2008 ja se sisältää yhteensä tietoja yhteensä 20 183 vastaajan yhden arkivuorokauden aikana tekemistä matkoista. Tutkimuksen perusjoukko koostui yli 5-vuotiaista seudun asukkaista. Koko aineistossa on yhteensä 68 708 matkaa. Kuvassa 1.4 on esitetty tutkimusaineiston koostumusta kuvaava kaavio. (YTV 2009)



Kuva 1.4 YTV:n laajan liikennetutkimuksen aineiston sisältö.

Suomalaisten matkailu 2008

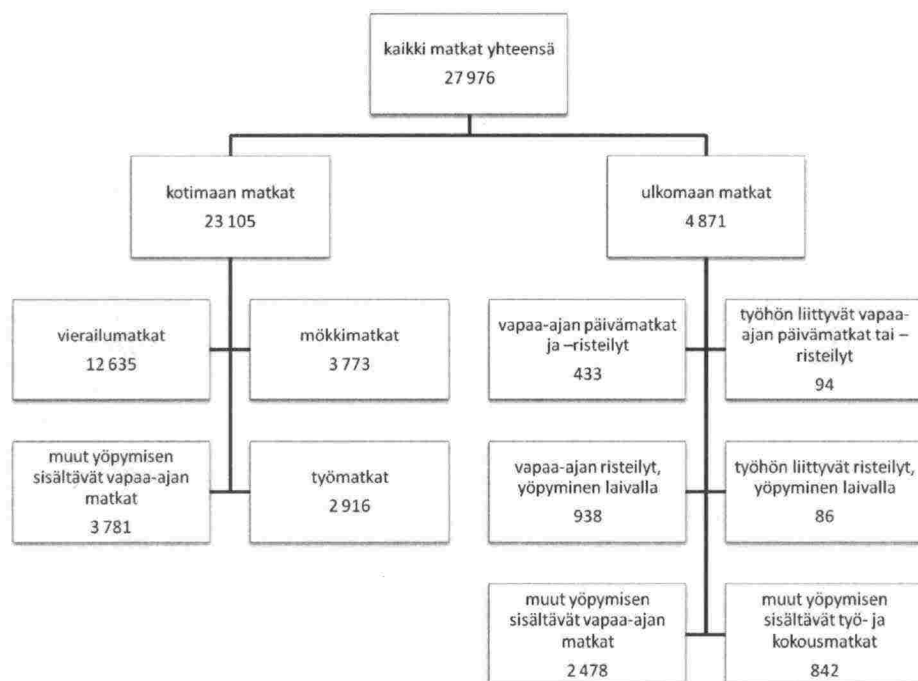
Suomalaisten matkailu -tutkimuksella kerätään tietoa suomalaisten tekemistä matkoista ja matkan tehneistä henkilöistä. Tutkimuksen kohteena ovat yöpymisen sisältäneet matkat kotimaassa ja ulkomaille sekä päivämatkat ulkomaille. Tutkimuksen tavoitteena on tilastoida toteutunutta matkailun kysyntää. Tutkimuksen toteuttamisesta vastaa Tilastokeskus. (Tilastokeskus 2008)

Suomalaisten matkailu -tutkimus toteutetaan puhelinhaastatteluna Tilastokeskuksen Kuluttajabarometri-tutkimuksen yhteydessä. Tutkimuksilla on yhteinen kuukausittain vaihtuva henkilöotos, jonka perusjoukkona on Suomessa asuva 15–74-vuotias väestö. Tutkimuksen otoskoko on 2 200 henkilöä kuukaudessa, vuosittainen otoskoko on yhteensä 28 600 henkilöä. Otokset poimitaan systemaattisella otannalla väestön keskusrekisteristä. Tutkimuksen vastausprosentti on noin 70 prosenttia. (Tilastokeskus 2008)

Tätä tutkimusta varten analysoitiin erikseen vuonna 2008 kerättyä Suomalaisten matkailu -tutkimuksen aineistoa. Tutkimuksessa kohdehenkilöiltä on kysytty näiden kahden kuukauden aikana tekemiä matkoja ns. tavanomaisen elinpiirin ulkopuolelle. Aineisto sisältää taustatietojen lisäksi kotimaassa tehdyt yöpymisen sisältäneet matkat sekä kaikki ulkomaanmatkat. Ajallisesti aineisto on kerätty niin, että haasteltavalta on kysytty tämän kahtena haastattelukuukautta edeltävänä täytenä kuukautena tekemiä matkoja, jolloin siis esimerkiksi huhtikuussa haastateltu on raportoinut helmi- ja maaliskuussa tekemänsä matkat. Tästä muodostuu kaksi aineistoa, sillä jälkimmäisen kuukauden matkojen tiedot on kysytty hiukan tarkemmin kuin ensimmäisen. Näin vuoden 2008 kullekin kuukaudelle on saatu kaksi aineistoa. Lisäksi helmikuussa 2008 ja helmikuussa 2009 haastatelluilta on siis käytetyssä aineistossa mukana vain yhden kuukauden matkat.

Tutkimuksessa on haastateltu noin 20 000 henkilöä. Heiltä on koottu tiedot yhteensä lähes 28 000 matkasta, jotka kuitenkin keskittyvät aineistossa noin 12 000 henkilölle – toisin sanoen aineistossa on noin 8 000 henkilöä, jotka

eivät ole raportoineet omalta tutkimusajanjaksoltaan yhtään matkaa. Matkoista selvä enemmistö, noin 23 000, on kotimaanmatkoja ja noin 5 000 suuntautuu ulkomaille. Vapaa-ajan matkoja aineistossa puolestaan on 24 000, joista ulkomaanmatkoja noin 4 000, ja työhön liittyviä matkoja vajaat 4 000, joista ulkomaanmatkojen osuus on 1 000. Kuvassa 1.5 on esitetty tässä tutkimuksessa analysoidun Suomalaisten matkailu -aineiston tietosisältöä.



Kuva 1.5 Suomalaisten matkailu 2008 -aineiston sisältämien matkojen määrä.

1.3.2 Asiantuntijahaastattelut

Tutkimuksen aikana tehtiin viisi asiantuntijahaastattelua. Haastattelut asiantuntijat on esitetty liitteessä 1. Asiantuntijat valittiin siten, että heidän osaamisensa edusti mahdollisimman laajasti tutkittavaa aihepiiriä. Haastatteluisa keskityttiin lähinnä asiantuntijan omaan aihealueeseen, mutta osassa haastatteluista käsiteltiin vapaa-ajan vieton ja liikkumisen tulevaisuudennäkymiä laajemminkin. Haastattelut on raportoitu mainintoina raportin eri kohtiin. Niiden tavoitteena oli tuottaa lisätietoa ja näkemyksellistä tietoa muutamista teemoista kirjallisuudesta ja aineistoista löydettyjen tietojen tueksi.

1.3.3 Ryhmäkeskustelut

Tutkimuksen yhteydessä järjestettiin kaksi ryhmäkeskustelua. Toisen ryhmäkeskustelun kohderyhmäksi valittiin nuoret aikuiset, koska tutkimuksen kuluessa sekä kirjallisuuden että asiantuntijahaastatteluiden kautta muodostui näkemys ryhmän vapaa-ajanviettotapojen ja -liikkumisen ennakoimisen tärkeydestä ja vaikeudesta. Nuorten aikuisten ryhmän arvioitiin olevan se, josta mahdollinen muutos vapaa-ajanliikumisessa lähtisi liikkeelle.

Toiseksi ryhmäkeskustelun teemaksi valittiin asuinympäristö ja lähiliikkuminen. Tavoitteena oli ensisijaisesti asukasnäkökulman kartoittaminen vapaa-ajan matkapäätöksissä ja asuinympäristön ominaisuuksien arviointi lähiliikkumisen näkökulmasta.

Nuoret aikuiset

Nuorten aikuisten ryhmäkeskustelun teemana olivat vapaa-ajanviettotavat, vapaa-ajan viettoon liittyvät arvostukset ja motiivit sekä vapaa-ajan liikkuminen niin arkena kuin lomillakin. Keskusteluryhmä koottiin Tampereen teknillisen yliopiston opiskelijoista. Keskusteluun osallistui kahdeksan 19–24-vuotiaasta Tampereella asuvaa opiskelijaa, joista kuusi oli miehiä ja kaksi naisia. Osallistujista kuusi asui yksin ja kaksi kahden hengen taloudessa. Kuudella osallistujista ei ollut henkilöautoa, mutta kaikilla osallistujilla oli ajokortti.

Ryhmäkeskustelun taustatiedoksi koottiin tietoa osallistujien vapaa-ajanviettotottumuksista. Osallistujat harrastivat useimmin lenkkeilyä, harrasteliikuntaa ja yhteisölliseen mediaan osallistumista (esimerkiksi facebook). Ryhmän jäsenet tapasivat ystäviään lähes päivittäin. Osallistujat käyttivät suhteellisen usein myös kulttuuripalveluja. Arkivapaa-ajan vieton muodoissa korostuivat ennen kaikkea sosiaalinen kanssakäyminen ja liikuntaharrastukset. Ryhmän jäsenten käsitys vapaa-ajasta oli melko lavea – suurin osa laski vapaa-ajakseen esimerkiksi liikuntaharrastukset ja lenkkeilyn, vaateostoksilla käynnin ja osittain myös piha- ja puutarhatöiden tekemisen. Myös kotitöiden tekeminen koettiin ainakin osittain vapaa-ajan vieton muodoksi.

Asuinympäristö ja lähiliikkuminen

Tässä ryhmäkeskustelussa teemana olivat arkivapaa-aika ja lähiliikkumiseen kannustavien toimenpiteiden, asuinympäristön ja palveluiden ominaisuudet ja hyväksyttävyys. Ryhmäkeskustelu koottiin Oulun kaupungin Myllyojan ja Hintan asuinalueiden asukkaista tai alueella työskentelevistä henkilöistä, jotka asuivat lähialueilla. Ryhmä koottiin käyttäen apuna alueen asukastupaa. Keskusteluun osallistui seitsemän henkilöä. Osallistujat olivat 18–69-vuotiaita. Naisia oli kolme ja miehiä neljä. Eläkkeellä osallistujista oli kaksi. Kolmella osallistujista oli alaikäisiä lapsia, mutta kenenkään lapset eivät olleet alle kouluikäisiä. Käytettyjen kulkutapojen osalta vastaajista kaksi käytti pääosin autoa liikkumisessa, kolme pääosin kevyttä liikennettä ja kaksi aktiivisesti sekä autoa että kevyttä liikennettä. Kaikki vastaajista kuitenkin tekivät kävelylenkkejä – osa useammin ja osa harvemmin.

Myllyojan ja Hintan asuinalueet sijaitsevat noin 2 kilometriä Oulun keskustasta erittäin hyvien pyöräily-yhteyksien päässä. Alueella on myös melko hyvä joukkoliikennetarjonta. Alueella on kohtalaisesti paikallispalveluja, kuten päivittäistavarakauppoja, päiväkoteja ja kouluja sekä muutamia erikoistavaraliikkeitä, kuten apteekki ja posti. Ryhmäkeskustelun yhtenä tavoitteena oli selvittää, missä määrin ja minkälaiset vapaa-ajan toiminnot keskittyvät omalle alueelle ja mitä toimintoja haetaan lähellä sijaitsevasta keskustasta tai muilta alueilta. Lisäksi keskustelussa käsiteltiin omalla asuinalueella sijaitsevia osallistujille tärkeitä vapaa-ajanviettopaikkoja ja niiden ominaisuuksia.

2 VAPAA-AJAN KÄYTÖN MUODOT JA AJANKÄYTTÖTOTTUMUKSET

2.1 Mitä on vapaa-aika?

Vapaa-aika on nykymuodossaan käsitteenä vielä melko nuori. Maatalousyhteiskunnassa vapaa-aikaa ei ollut mielekästä erotella kokonaisajankäytöstä, vaan työ ja muu elämä sekoittuvat toisistaan erottamattomiksi osiksi. Lomapäivät ja vapaa-aika liittyivätkin aiemmin enimmäkseen pyhäpäiviin. Vielä 1900-luvun alkupuolella teollisissakaan työkuultuureissa ei tunnettu lomaa, ja vasta 1920-luvulla vuosilomalainsäädäntöön kirjattiin 4-7 päivän mittainen vuosiloma. Vuonna 1960 uudistetussa vuosilomalaissa loma piteni 18–30 päivään ja 1960-luvun loppupuolella työviikko lyheni viisipäiväiseksi. Viikonloppujen muuttuminen pääosin vapaa-ajaksi onkin muokannut huomattavasti viikoittaisia ajankäyttötottumuksia. (Liikkanen 2009, Anttila 2005)

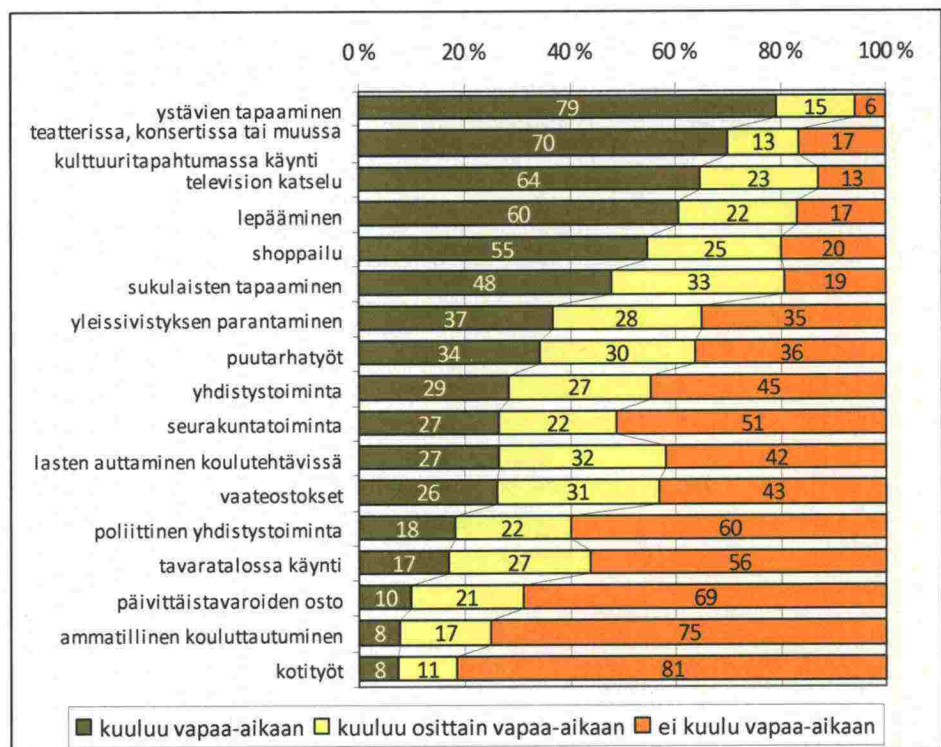
Työ ja vapaa-aika on nähty modernin yhteiskunnan abstrakteina järjestelminä, joiden varaan arkielämä järjestäytyy. Vapaa-ajan erottaminen työn käsitteestä onkin ollut mahdotonta ja vapaa-aika on nähty vain työtä palvelevana ajankäyttömuotona. Vapaa-ajan tärkeys on kasvanut ja painopiste yhteiskunnassa näyttää olevan muuttumassa yhä enemmän työstä vapaa-aikaan. Samalla vapaa-ajan viettotavoissa näyttävät korostuvan elämyksellisyys, tunteet ja mielikuvat (esimerkiksi Jensen 1999). (Liikkanen 2009)

Päivittäinen ajankäyttö muodostuu ansiotyön, kotitöiden ja vapaa-ajan muodostamista toiminta-areenoista, jotka ovat osittain päällekkäisiä. Nykyisissä ajankäyttömuodoissa tyypillistä on pirstaleinen ajankäyttö, joka koostuu pienistä osista. Areenoiden päällekkäisyyttä ei niinkään mielletä ongelmana, vaan hyväksyttävänä tosiasiana. Varsinkin kotona vietettyä vapaa-aikaa on hankalaa erottaa muusta kotielämästä, sillä esimerkiksi kotityöt koetaan toisinaan velvollisuutena ja toisinaan harrastuksina. Kotona vietettävän rauhallista tekemistä ja olemista sisältävän vapaa-ajan vastapainona on aktiivisempi ja kulutusintensiivisempi kodin ulkopuolella vietettävä vapaa-aika. (Raijas 2008)

Yksilölliset erot vapaa-ajan arvostuksessa ja kokemuksissa ovat suuria. Vapaa-aika mielletään yleensä myönteiseksi, tavoiteltavaksi ja iloa tuottavaksi asiaksi. Vapaa-aika voidaan silti edelleen maatalousyhteiskunnan perintönä kokea laiskuutena ja turhana aikana, jolla voi liiallisissa määrin nautittuna olla kielteisiä seurauksia. Ajankäyttötutkimuksissa vapaa-ajaksi määritellään nukkumisen, ruokailun ja muiden henkilökohtaisten tarpeiden, ansiotyön, opiskelun ja kotityön ulkopuolelle jäävä aika. (Liikkanen 2009)

Tilastoitua työaikaa tutkittaessa vapaa-ajan määrä on keskimäärin lisääntynyt merkittävästi viime vuosikymmenten aikana, mutta tilastojen perusteella ei voida päätellä, onko vapaa-aika käytännössä lisääntynyt, sillä vapaa-ajaksi koetaan eri aikoina ja eri tilanteissa hyvin erilaisia asioita. Kuvassa 2.1 on esitetty esimerkkejä siitä, mitkä toiminnot miellettiin vapaa-aikaan kuuluviksi saksalaisessa ajankäyttötutkimuksessa. Yleisimmin vapaa-aikaan yhdistettiin ystävien tapaaminen, teatterissa tai muissa kulttuurikohteissa käynti, television katselu ja lepääminen. (ALERT 2003)

Toisaalta myös monet ostosmatkat ovat luonteeltaan vapaa-ajan matkoja, joihin yhdistyy vapaa-ajan vieton elementtejä. Esimerkiksi Saksan henkilöliikennetutkimuksessa havaittiin, että noin 10 % ostosmatkoista oli luonteeltaan ajanvietemäistä kaupoissa kiertelyä (Follmer et al. 2004). Erityisesti shoppailu ja ikkunaostosten tekeminen on yleisesti mielletty vapaa-ajan toiminnoksi. Yli puolet vastaajista mieltää myös esimerkiksi vaateostosten tekemisen ainakin osittain vapaa-ajan vietoksi. Tavaratalossa asiointimisen mieltä ainakin osittain vapaa-aikaan kuuluvaksi noin 45 % vastaajista ja päivittäistavaraostosten tekemisen noin 30 % vastaajista. Nuoret mieltävät muita ikäryhmiä useammin ostosmatkat osaksi vapaa-aikaa. (ALERT 2003)



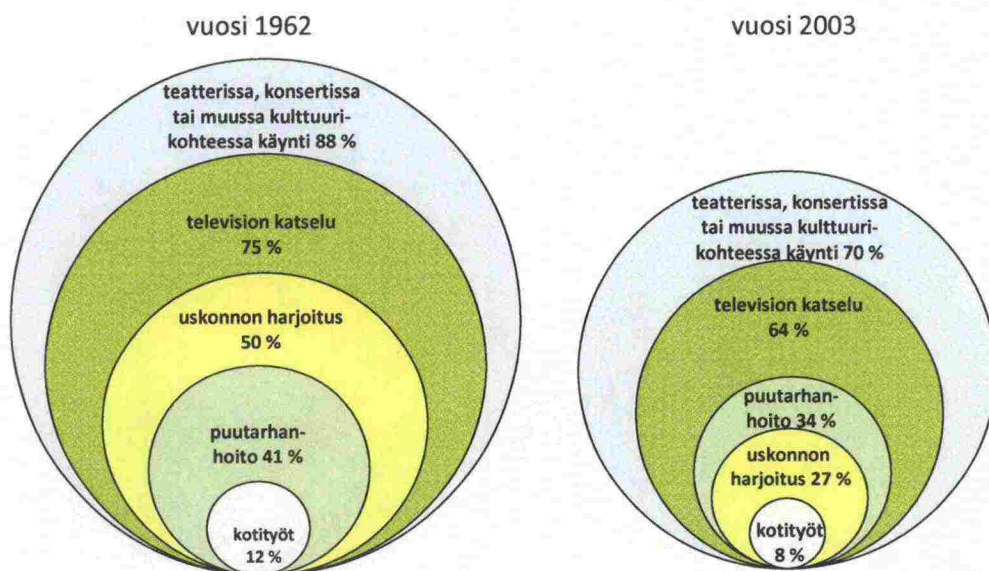
Kuva 2.1 Esimerkkejä erilaisten toimintojen kokemisesta vapaa-ajaksi saksalaisessa ajankäyttötutkimuksessa. (ALERT 2003)

Varsinkin nuorten keskuudessa harrastemainen shoppailu on muuntumassa tunnistettavaksi ajankäyttömuodoksi. Nuorten ryhmäkeskustelussa ostosmatkat erikoisliikkeisiin koettiin pääosin vapaa-ajan vietoksi. Osallistujat eivät pitäneet niinkään kuluttamista vapaa-ajan vieton muotona, mutta esimerkiksi keskustassa vietetään mielellään aikaa ja erityisesti jos aikaa on paljon, sitä käytetään myös kaupoissa kiertellen. Vaatekaupoissa ja esimerkiksi urheilutarvikekaupoissa käydään myös tutustumassa valikoimaan, vaikka varsinaista ostostarvetta ei olisikaan. Tämän arvioitiin helpottavan ostamista silloin, kun todellinen hankintatarve tulee. Sen sijaan kiireessä tehtävät ostokset tai esimerkiksi pakottava tarve löytää vaikkapa oikeanlainen vaate koettiin epämiellyttäväksi velvollisuudeksi, ei niinkään vapaa-ajan vietoksi. Oululaisten asukkaiden ryhmäkeskusteluun osallistuneet eivät tehneet ostosmatkoja keskustan erikoisliikkeisiin kovinkaan usein ja keskustassa ei vietetty aikaa shoppaillen. Sen sijaan terassilla tai kahvilassa saatettiin istua. Pääasiassa asiointi suoritettiin automarketeissa. Ryhmäkeskustelussa tuli

esille vapaa-ajanviettomuotona kirpputoreilla kiertely, joka on yksi ostosten vapaa-ajanviettomuoto.

Päivittäistavaraostosten tekemistä nuoret eivät pitäneet vapaa-aikanaan, vaan pakollisluonteisena asiointina, josta on tarve suoriutua mahdollisimman nopeasti. Vastaavasti myös oululaiset asukkaat kuvasivat päivittäistavara-asiointia pakoksi ja ostoksilla ei viihdytty.

Käsitys vapaa-ajasta ja vapaa-ajan vietosta on ajan saatossa muuttunut. Saksassa vapaa-ajan käsitteen on havaittu supistuneen vuosikymmenten kuluessa. 1960-luvulla suuri osa vastaajista arvioi esimerkiksi yhdistystoiminnan, seurakuntatoiminnan ja vapaa-ajalla opiskelun osaksi vapaa-aikaa. 2000-luvulla vastaajat suhtautuivat lähes kaikkien toimintojen osalta kriittisemmin määritellessään sitä, mitkä toiminnot kuuluvat vapaa-aikaan. Kuvassa 2.2 on esitetty esimerkkejä siitä, kuinka suuri osa vastaajista arvioi erilaisten toimintojen kuuluvan vapaa-aikaan. Kaiken kaikkiaan eri toimintoista yhä harvemman arvioitiin 2000-luvulla olevan osa vapaa-ajan viettoja, kun vielä 1960-luvulla monet arkiset toiminnot miellettiin osaksi vapaa-ajan viettoja. (ALERT 2003)



Kuva 2.2 Esimerkkejä erilaisten toimintojen kokemisesta vapaa-ajaksi vuosina 1962 ja 2003. (ALERT 2003)

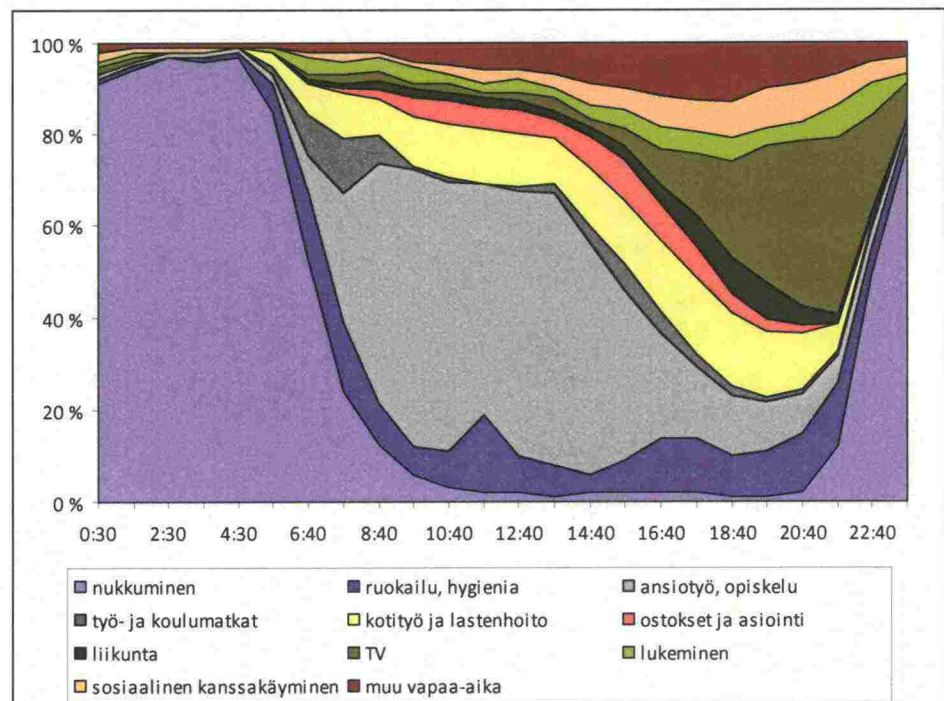
Vapaa-ajan rinnalla käytetään myös käsitettä oma aika, joka on vapaa-aikaa rajatumminkin määritelty henkilökohtainen aika. Myös ajan omaksi kokeminen vaihtelee paljon eri yksilöillä. Esimerkiksi nuorten vapaa-aikatutkimuksen mukaan noin kolme viidestä nuoresta kokee kavereiden kanssa vietetyn ajan täysin omaksi ajakseen, mutta netissä vietetyn ajan täysin omakseen kokee noin joka kolmas ja järjestössä tai seurassa toimimisen vain joka viides nuori. Edes yksin vietetty aika ei ole kaikille nuorille omaa aikaa. (Myllyniemi 2009)

2.2 Vapaa-ajan määrän kehitys

Käytettävissä olevan vapaa-ajan määrä heijastuu liikkumistottumuksiin. Keskimäärin suomalaisilla oli 2000-luvun taitteessa käytössään 46 tuntia vapaa-aikaa viikossa – arkisin noin 300 minuuttia, lauantaisin noin 480 minuuttia ja sunnuntaisin noin 580 minuuttia vuorokaudessa. Kuvassa 2.3 on esitetty suomalaisten ajankäytön jakautuminen arkipäivinä vuoden 1999 ajankäyttötutkimuksen mukaan. Naisilla on keskimäärin vapaa-aikaa vähemmän kuin miehillä ja työikäisillä vähemmän kuin iäkkäillä tai lapsilla ja nuorilla. (Niemi ja Pääkkönen 2001) Vapaa-ajan matkustamiseen käytetyn ajan määrä myötäilee ryhmän käytössä olevan vapaa-ajan määrää.

Eniten suomalaiset käyttävät vapaa-aikaansa television katseluun. Esimerkiksi vuonna 2000 television katseluun käytettiin keskimäärin 35 % vapaa-ajasta, keskimäärin 2 tuntia 16 minuuttia vuorokaudessa. Iäkkäät käyttävät eniten aikaa television katseluun. Yli 65-vuotiaat käyttivät TV:n katseluun keskimäärin noin 3 tuntia vuorokaudessa. Muut yleisimmät vapaa-ajan viettomuodot ovat sosiaalinen kanssakäyminen, lukeminen ja liikunta. (Niemi ja Pääkkönen 2001)

Television kanavatarjonnan laajentumisen ja katsojan itse valittavien kanava-valikoiman laajenemisen myötä television katseluun käytetyn ajan on arvioitu 2000-luvulla kasvaneen jo lähes kolmeen tuntiin vuorokaudessa (Kytömäki 2009). Suurimmassa osassa lapsiperheitä televisiota katsellaan yhtä paljon yksin kuin yhdessä muiden perheenjäsenten kesken. Television katselu yhdessä puolison kanssa on yleisintä kaksin asuvilla avo- ja aviopareilla, joilla television katselusta on muodostunut yhteinen harrastus. (Jallinoja 2009)



Kuva 2.3 Suomalaisten 10–64-vuotiaiden ajankäyttö vuorokauden eri tunteina syksyllä 1999. (Niemi ja Pääkkönen 2002)

Vapaa-ajanvietossa on tapahtunut ajallista siirtymää lähinnä lauantaisin ja sunnuntaisin, mutta myös arki-iltojen ostoksilla ja asioilla käyminen on siirtynyt osittain myöhäisemmäksi, johtuen muun muassa pidentyneistä kauppohen aukioloajoista. Lauantaisin ostokset ja asiointi sekä sosiaalinen kanssakäyminen ovat siirtyneet jopa tunnilla verrattuna aiempaan. Sunnuntaisin siirtymää on tapahtunut sekä liikuntaan, sosiaaliseen kanssakäymiseen että muuhun vapaa-aikaan liittyvillä matkoilla. Varsinkin sunnuntaisin sosiaaliseen kanssakäymiseen osallistuvien suomalaisten määrä on vähentynyt huomattavasti. (Niemi ja Pääkkönen 2001)

Vapaa-ajan lisääntyminen tai väheneminen ei ole yksiselitteinen ilmiö. Vapaa-ajan määrittelytapa ja tarkasteluun mukaan otettavan väestöryhmän raja-
saus (esimerkiksi vain työssäkäyvät) vaikuttavat asiaan. (Liikkanen 2009)
Vaikutusta on myös esimerkiksi taloussuhdanteella. Lisäksi vapaa-aika ja työ sekoittuvat yhä enemmän. Esimerkiksi nuoret viettävät aiempaa useammin vapaa-aikaansa työkavereidensa kanssa (Melkas 2009).

2.3 Ajankäyttötottumukset

Ajankäyttötutkimuksiin perustuvissa tutkimuksissa vapaa-aikaa on jaettu aktiiviseen ja passiiviseen vapaa-aikaan. Passiivinen vapaa-aika sisältää leppäämisen, oleilun, TV:n ja videon katselun sekä radion kuuntelun. Aktiiviseen vapaa-aikaan kuuluvat puolestaan kaikki muut ajankäyttötutkimuksen vapaa-ajan toiminnot, kuten liikunta, yhdistystoiminta, kulttuurikohteissa käyminen, lukeminen jne. (taulukko 2.1). (Ruuskanen 2004)

Taulukko 2.1 Aktiivisen vapaa-ajan jakautuminen erilaisiin toimintoihin. (Ruuskanen 2004)

| liikunta ja urheilu | kulttuuri-harrastukset | yhteisöllinen toiminta | vapaa-ajantyöt |
|--|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> – kävely – hölkkä – juokseminen – pyöräily – uinti – kuntoilu – kuntosali – jumppa – tanssi – joukkuelajit – palloilulajit – hiihto – luistelu – laskettelu | <ul style="list-style-type: none"> – elokuvat – teatteri – tanssiesitykset – konsertti – ooppera – taidenäyttely – museo – kirjasto – urheilumessut – lukeminen – luova kirjoittaminen – musiikin harrastaminen – laulaminen – näytteleminen – taidemaalaus – valokuvaus – tietokoneharrastukset | <ul style="list-style-type: none"> – urheiluseura – opiskelijayhdistys – yhteiskunnallinen yhdistystoiminta – uskonnollinen yhdistystoiminta – taloyhtiön luottamuselimet – vanhempainyhdistys – poliittinen puolue-toiminta – ammattiyhdistystoiminta – eläkeläisyhdistys – aatteellinen yhdistys – luonnonsuojeluyhdistys – kulttuuri- tai taideyhdistys – muut yhdistykset | <ul style="list-style-type: none"> – lastenhoito – ruuanlaitto – siivoaminen – puutarhanhoito – ostoksilla käynti – iäkkäiden avustaminen – kodin remontointi – autojen ja moottoripyörien korjaus – lumen luonti ja pihatytöt – ystävien lemmikkieläimistä huolehtiminen – naapuriapu – vanhempien tai lasten avustaminen |

Koulutustason ja sukupuolen havaittiin vaikuttavan selvästi vapaa-ajan jakautumiseen aktiiviseen ja passiiviseen ajanviettoon. Miehet käyttivät enemmän aikaa erityisesti passiiviseen vapaa-aikaan, mutta myös aktiiviseen vapaa-aikaan käytetty aika on miehillä hieman suurempi kuin naisilla. Korkeasti koulutetut käyttivät vapaa-aikaansa muita vastaajia vähemmän passiiviseen vapaa-aikaan. Korkeasti koulutetuilla miehillä on kaikista vastaajaryhmistä eniten vapaa-aikaa käytettävissään, vaikka he käyttävätkin muita ryhmiä enemmän aikaa myös työn tekemiseen – ero selittyy pienemmällä kotitöihin käytetyllä ajalla. Vähiten vapaa-aikaa on käytettävissä korkeasti koulutetuilla naisilla. Sen sijaan tulot eivät vaikuttaneet siihen, miten ajankäyttö aktiiviseen ja passiiviseen vapaa-aikaan jakaantui. (Ruuskanen 2004)

Vapaa-ajan käytön muutoksia kuvaavat viime vuosikymmenten aikana havaitut kulutusmenojen muutokset, jotka ovat huomattavasti suurempia kuin absoluuttisen vapaa-ajan määrän muutokset. Kulutusmenojen perusteella vapaa-ajasta on arvioitu muodostuneen yhä tuotteistetumpaa ja kulutusintensiivisempää. (Pantzar ja Shove 2005)

Vapaa-ajan arvostuksen on havaittu viime vuosikymmenien aikana kasvaneen ja arvostuksen on ennakoitu kasvavan myös tulevaisuudessa. Kodin ja vapaa-ajan välisen vuorovaikutuksen merkitystä korostavat viimeaikaiset tulokset erityisesti nuorten asenteissa, joissa kodin ja perheen merkitys on kasvanut. (Pantzar ja Shove 2005)

Eniten kulutusmenojen perusteella ovat kasvaneet asumiseen käytetyt menot, joiden osuus on nykyisin jo noin neljännes kaikista kulutusmenoista. Asumisen osuuden huomattava kasvu selittyy asuntojen hinnannousun lisäksi mm. asumisväljyyden kasvulla, loma-asumisen yleistymisellä sekä kodin sisustamiseen ja varusteluun käytettyjen varojen kasvulla. Kodin on arvioitu olevan arjen vapaa-ajan kannalta olennaisin tekijä, jonka ympärille arjen ajankäyttö muodostuu. (Raijas 2008, Pantzar ja Shove 2005) Yleistymässä on osaltaan kotikeskeinen elämäntapa, "housing", joka on nähtävissä eräänlaisena vastatrendinä elämyksellisyyden tavoittelun kasvulle. Toisaalta vapautuva kaupan aukiololainsäädäntö muuttaa todennäköisesti ajankäyttötottumuksia viikonloppuisin, kun kaupan toimipaikat voivat olla avoinna myös sunnuntaisin.

Asumiskulujen suhteellisesta kasvusta huolimatta lapsiperheiden kulttuuri- ja virkistyspalveluihin ja esimerkiksi ulkona syömiseen kuluttamien varojen määrä on kasvanut. Lapsiperheissä lasten ja nuorten vaikutusvallan on havaittu kasvaneen erityisesti vapaa-aikaan liittyvässä kulutuksessa. Perhekeskeisyyden merkityksen kasvaessa onkin todennäköistä, että vapaa-aikaa vietetään tulevaisuudessa yhä enemmän perhekeskeisissä kulutusaktiviteeteissä. Yhteinen vapaa-aika korostuu erityisesti viikonloppuisin ja lomakausien aikana. 1990-luvun alun lamakauden jälkeen vapaa-ajan palveluihin kuten liikuntaan, harrasteisiin ja ulkona syömiseen käytetyn rahan lisääntymisen on korvannut aiemmin tyypillisempää matkailukulutusta. (Raijas ja Wilska 2007)

Myös harrastusten ja ajanviettotapojen sisältö muuttuu. Esimerkiksi mökkeilyssä ja puutarhanhoidossa hyötyviljelyn on havaittu olevan korvautumassa ulkona oleskelulla, seurustelulla ja esteettisellä nautiskelulla (Timonen 2009). Toisaalta asiantuntijahaastatteluissa nousi esille "urban farming" -käsite. Länsimaissa kaupungeissa viljely on kasvattanut suosiotaan ekolo-

gisista syistä, mutta monissa maissa maaseudun ja kaupungin huoltosuhteen muutos voi johtaa kriisitilanteisiin ruoan tuotannossa, johon halutaan varautua.

Vapaa-ajan käytännöissä voidaan havaita samanaikaisesti sekä samankaltaistumista että yksilöitymistä. Ihmiset tarkastelevat elämäänsä yhä enemmän yksilöllisyyden ja persoonallisten valintojen näkökulmasta, mutta näitä valintoja tehdään yhä samankaltaisemmin. Esimerkiksi kulttuuriharrastuksissa näkyy yhä selvemmin samankaltaisuutta, joka heijastuu musiikki- ja maun samankaltaistumiseen ja sukupolvien välisten musiikkierojen kaventumiseen. Vapaa-aikaan ja vapaa-ajan elämyksiin liittyy yhä enemmän kaupallisuus ja tuotteistaminen. (Liikkanen 2009, Alasuutari 2009)

Eräs haastateltavista jäsensi vapaa-ajalta kaivattavan elämyksellisyyttä ja hiljaisia kokemuksia, jotka perinteisesti on suomalaisilla liittynyt luontoelämyksiin. Luontoon liittyvät ”massaharrastukset”, kuten mökkeily, marjastus ja puutarhanhoito liittyvät erityisesti vanhempiin sukupolviin (Timonen 2009).

Virtuaalisen vuorovaikutuksen määrä on kasvanut ja osittain korvaa jo liikumista. Asian toisena puolena on erään haastateltavan esille tuoma ihmisten sosiaalisten verkostojen maantieteellinen laajeneminen. Vaikka tavattaisiin harvemmin, matkat ovat pidempiä kuin ennen.

Vapaa-ajan käytön on havaittu vaihtelevan paljon vuodenaikojen mukaan. Aktiiviseen vapaa-aikaan käytetty aika ei juuri vaihtelee vuodenaikojen mukaan, mutta kesäisin aikaa käytetään vähemmän passiiviseen vapaa-aikaan. Kesäisin sosiaaliseen kanssakäymiseen käytetään huomattavasti enemmän aikaa kuin talvisin, jolloin puolestaan harrastetaan enemmän liikuntaa. Miehillä vuodenaikojen väliset erot vapaa-ajan käytössä olivat jonkin verran suurempia kuin naisilla. (Ruuskanen 2004) Myös ryhmäkeskustelussa haastateltavat toivat esille, että television katselun määrä on suurempi talvisin ja muutoinkin tulee helpommin vain ”jäätyä kotiin tekemättä mitään” kuin kesällä.

2.4 Elämänkaari ja vapaa-aika

Lasten vapaa-ajan käytön on yleisesti havaittu viime vuosien aikana painottuvan yhä selvemmin kodin ulkopuolisiin ohjattuihin harrastuksiin. Toisaalta myös kotona käytettävän fyysisesti passiivisen vapaa-ajan, esimerkiksi television katselun ja tietokoneharrastusten, suhteellinen osuus on kasvanut huomattavasti. (Sener et al. 2008)

Nuorten vapaa-aikatutkimuksen mukaan vapaamuotoinen toiminta on erittäin merkityksellistä nuorten vapaa-ajan kannalta. Esimerkiksi vapaa-aikaan liittyvä tyytyväisyys selittyy osittain toiminnan merkityksellisyydellä. (Myllyniemi 2009). Vaikka liikunnan harrastaminen seuroissa on kasvanut huomattavasti alle 14-vuotiaiden ikäryhmissä, ei vastaavaa ilmiötä ole näkyvissä yli 15-vuotiaiden kohdalla. (Kansallinen liikuntatutkimus 2005–2006)

Vapaa-aikatutkimuksen mukaan noin kolmannes 15–19-vuotiaista nuorista ei osallistu mihinkään harrastustoimintaan. 10–14-vuotiaana tytöt viettävät tutkimusten mukaan vapaa-aikaansa poikia useammin kodin ulkopuolisissa

harrastuksissa, mutta 15–19-vuotiailla suhde kääntyy päinvastaiseksi. (Helve 2009)

Nuorten aikuisten ryhmäkeskustelussa osallistujat korostivat sosiaalisen vuorovaikutuksen merkitystä ja arvioivat, että monipuolinen harrastaminen ja vapaa-ajan vietto kehittävät sosiaalisia taitoja ja verkostoja. Sosiaalisen vuorovaikutuksen nähtiin olevan yhteydessä elämässä menestymiseen ja myös muihin elämän osa-alueisiin kuin pelkästään vapaa-ajan viettoon. Vapaa-ajalla tapahtuvan kanssakäymisen arvioitiin olevan tärkeä kanava uusiin ihmisiin tutustumiseen, kaveripiiriin laajentamiseen ja verkostoitumiseen. Vapaa-ajalla solmitut verkostot toimivat myös opiskelun ja työn parissa sosiaalisena verkostona.

Merkityksellisimmäksi koettiin vapaa-aika, josta jää jälkikäteenkin hyvä mieli ja yhteisiä muistoja, esimerkiksi ystävien tapaaminen viikonloppuisin, mukava illanvietto tai osallistuminen kaveriporukan kanssa esimerkiksi konserttiin. Erityisesti kulttuuritapahtumiin liittyi sosiaalinen kanssakäyminen, sillä konsertteihin, elokuviin ja muihin kulttuurikohteisiin osallistutaan yleensä kaveriporukalla ja tapahtuman ympärille rakentuu pääosin monimuotoinen illanvietto. Toisaalta ryhmän jäsenet arvioivat, että olennainen osa arkivapaa-aikaa on myös yksinolo ja mahdollisuus rauhoittumiseen. Yksinolon ja sosiaalisuuden nähtiin ihanteellisessa arkivapaa-ajassa vuorottelevan sopivassa suhteessa.

Nuorten aikuisten ryhmäkeskustelun jäsenet arvioivat, että nuorena omaksutut vapaa-ajan preferenssit ovat luonteeltaan melko pysyviä. Esimerkiksi liikuntaharrastusten ennakoitiin pääosin säilyvän ennallaan elämäntilanteen muutoksista huolimatta. Varsinkin tärkeimpien harrastusten, esimerkiksi liikuntalajit ja musiikin harrastaminen, arvioitiin valikoituvan jo nuorena. Uusien harrastusten omaksumista pidettiin melko työläänä ja vaivalloisena ja kynnys uusien harrastusten aloittamiseen tunnistettiin jo nuorten aikuisten elämänvaiheessa.

Vapaa-ajan käyttöön liittyvien tottumusten ja mieltymysten on nähty olevan toisaalta ikään ja toisaalta sukupolveen liittyviä. Monet ajankäyttöpreferenssit ovatkin ensisijaisesti sukupolvisidonnaisia luonteeltaan melko muuttumattomia. Toisaalta ikääntyneiden on havaittu usein palaavan asioihin, jota he ovat harrastaneet nuorena, tai aloittavan kokonaan uusia harrastuksia, joihin ei nuorena ja työikäisenä ole ollut mahdollisuuksia. Esimerkiksi matkusteleminen, kulttuuriharrastukset ja ravintoloissa käynti ovat harrastuksia, joiden määrä voi ikääntyessä kasvaa. (Liikkanen 2009) Toisaalta vanhempien pariskuntien on usein havaittu luopuvan ystävyysuhteistaan ja viettävän aikaa enemmän keskenään ja yhteisiin harrastuksiin, joissa korostuvat erityisesti kotona oleminen, television katselu, mökkeily ja matkustaminen. (Melkas 2009)

Auton arvostuksen muuttumisenkin osalta on havaittavissa useita ristikkäisiä trendejä. Toisaalta nuoret kaupunkimaiseen asumismuotoon tottuneet sukupolvet ovat kriittisempiä autoilua kohtaan. Asumisen unelma saattaa olla myös toinen kuin pientalo isolla pihalla, joka usein sijaitsee kaupunkiseudun laidalla. Toisaalta autoilu on helppoa ja nykyinen lasten kyyditsemiskulttuuri johtaa autoiluun tottuneisiin nuoriin. Autoilun määrän vapaaehtoinen muutos nähtiin vain nuoriin liittyväksi, kun taas muihin ikäryhmiin arvioitiin voitavan vaikuttaa lähinnä hinnoittelulla ja autoilua muuten rajoittamalla.

Vapaa-ajan määrän lisäksi tärkeitä ennakoitavia tekijöitä ovat vapaa-ajanviettotavat ja -paikat. Asiantuntijahaastatteluissa tuotiin esille nykyään tyypillisenä valuma elämäntavasta toiseen. Harrastukset ja mielenkiinnon kohteet saattavat muuttua nopeastikin, joten esimerkiksi pysyvien ajanviettopaikkojen suunnittelu vain yhteen toimintoon sopivaksi ei välttämättä ole järkevää. Toisaalta eri väestöryhmillä ja eri elämänvaiheissa on myös havaittavissa pysyviä eroja esimerkiksi arvostuksissa ja toimintatavoissa. Mainittakoon tästä esimerkkinä naisten miehiä suurempi perheeseen suuntautuneisuus (Liikkanen 2009).

Ajankäyttötutkimuksen aineistojen perusteella korkeasti koulutetut osallistuvat muita ryhmiä useammin yhteisölliseen toimintaan ja kulttuuriharrastuksiin. Sen sijaan liikunnan ja urheilun harrastamiseen sekä vapaa-ajan töihin käytetty aika ovat melko samansuuruisia eri koulutustasoilla. Lapsitalouksissa vanhemmilla on selvästi muita talouksia vähemmän sekä aktiivista että passiivista vapaa-aikaa, ja myös puolisoitten yhteistä vapaa-aikaa on vähemmän kuin lapsettomissa talouksissa. (Ruuskanen 2004)

Väestörakenteen ikääntymisen myötä käytettävissä olevan vapaa-ajan on kokonaisuudessaan ennakoitu kasvavan. Asiantuntijahaastatteluissa tulevaisuuden ennakkoinnin näkökulmasta esille tuotiin lähinnä kaksi ryhmää: nuoret ja iäkkäät. Nuorten ryhmän nähtiin olevan mahdollinen käyttäytymisen muutoksen lähde. Kasvava melko hyväkuntoinen, varakas ja autoiluun tottunut eläkkeelle jäävä väestöryhmä saattaa toimia toisin kuin tämän hetken iäkkäät, mikä saattaa muuttaa kokonaiskuva.

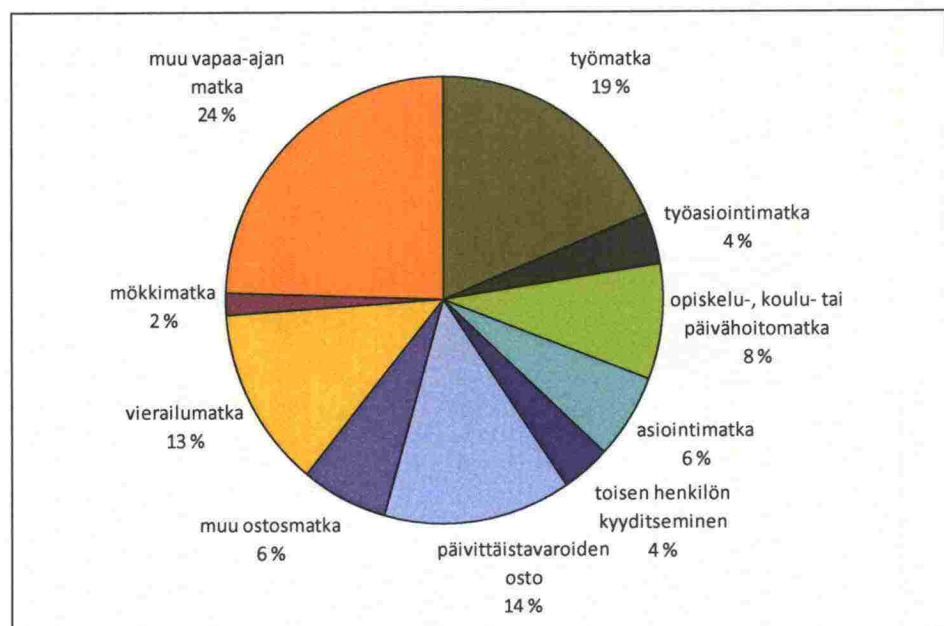
3 VAPAA-AJAN MATKAT

3.1 Vapaa-ajan matkojen ominaisuuksia

Noin 40 % suomalaisten tekemistä matkoista liittyy vapaa-ajan toimintoihin, noin kolmannes työ- ja koulumatkoihin ja noin kolmannes erilaisiin asiointimatkoihin (kuva 3.1). Suurin yksittäinen matkan tarkoituksryhmä henkilöliikennetutkimuksessa oli muu vapaa-ajan matka, johon kuuluu hyvin erilaisia kohderyhmiä, esimerkiksi ulkoilulenkit, harrastuskohteet, kulttuurikohteet sekä erilaiset huvi- ja virkistyskohteet. Toinen suuri vapaa-ajan matkaryhmä ovat vierailumatkat, joiden merkitys korostuu erityisesti pitkillä matkoilla.

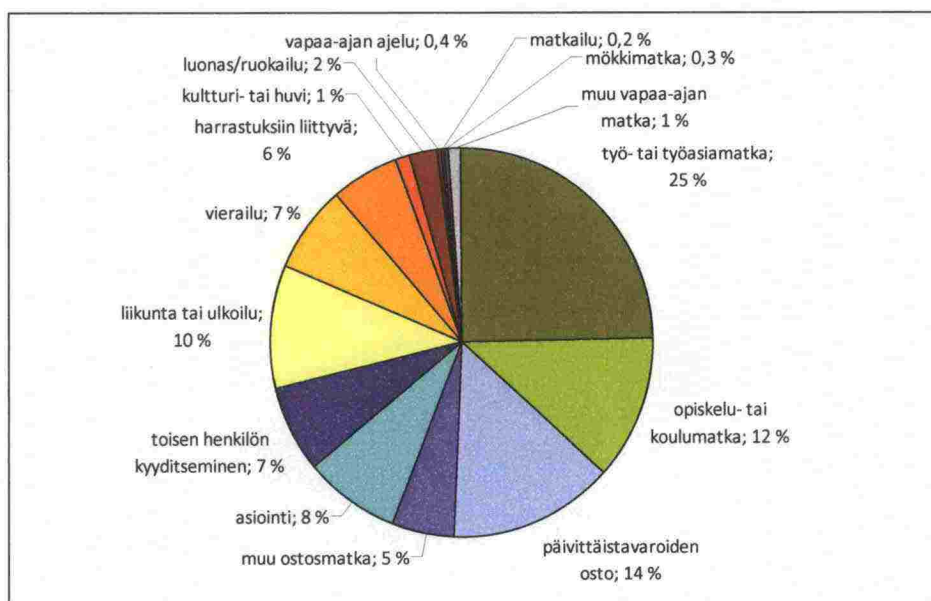
Vaikka vapaa-ajan määrän tai viettotapojen muutos ei ole yksiselitteinen ilmiö, on matkustamisen osalta suuntaus selvä: vapaa-ajan matkat ovat jo nyt kapeastikin määriteltynä suurin ja eniten kasvava matkaryhmä. Tällä hetkellä noin kymmenesosa vapaa-ajasta käytetään matkustamiseen (Pääkkönen ja Niemi 2002)

Ajankäyttötutkimukset osoittavat kodin ulkopuolisten harrasteiden suosion kasvaneen käytettävissä olevan vapaa-ajan kasvun myötä. Yleisesti harrastusten ja liikunnan osuus vapaa-ajasta on lisääntynyt. Kasvavin vapaa-ajan matkojen ryhmä on huvi-, harrastus- ja virkistysmatkat, joiden kohdevalikoima on hyvin heterogeeninen. Vierailumatkojen suhteellinen osuus on viime vuosikymmeninä hieman vähentynyt ja vapaa-aikaa vietetään nykyisin yhä useammin harrastuksissa kuin ystävien ja sukulaisten luona vierailemalla. Sosiaaliseen kanssakäymiseen käytetty aika on vähentynyt huomattavasti viime vuosikymmenten aikana. Myös ulkona ruokaileminen ja kahviloissa käynti on tärkeä vapaa-ajan matkojen syy. (Niemi ja Pääkkönen 2001)



Kuva 3.1 Suomalaisten tekemien matkojen tarkoitus valtakunnallisessa henkilöliikennetutkimuksessa 2004–2005. Aineisto kuvaa vuoden keskimääräistä vuorokautta.

YTV:n laajassa Helsingin seudun liikennetutkimuksessa, jossa tutkimusalueena olivat Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakunnat ja Riihimäen seutu, matkan tarkoitusta on selvitetty valtakunnallista henkilöliikennetutkimusta tarkemmin. Helsingin seudun liikennetutkimuksessa koottiin tietoa asukkaiden liikkumisesta talvikauden arkipäivinä. Kuvassa 3.2 on esitetty matkojen tarkoitustajakauma Helsingin seudun liikennetutkimuksessa. Noin 30 % matkoista liittyy suoraan vapaa-ajan viettoon ja 34 % ostoksiin ja asiointiin. Arjen liikkumisessa tärkeimmät yksittäisen matkaryhmät ovat työmatkat, koulu- ja opiskelumatkat, päivittäistavaroiden ostosmatkat sekä liikunta- ja ulkoilumatkat.

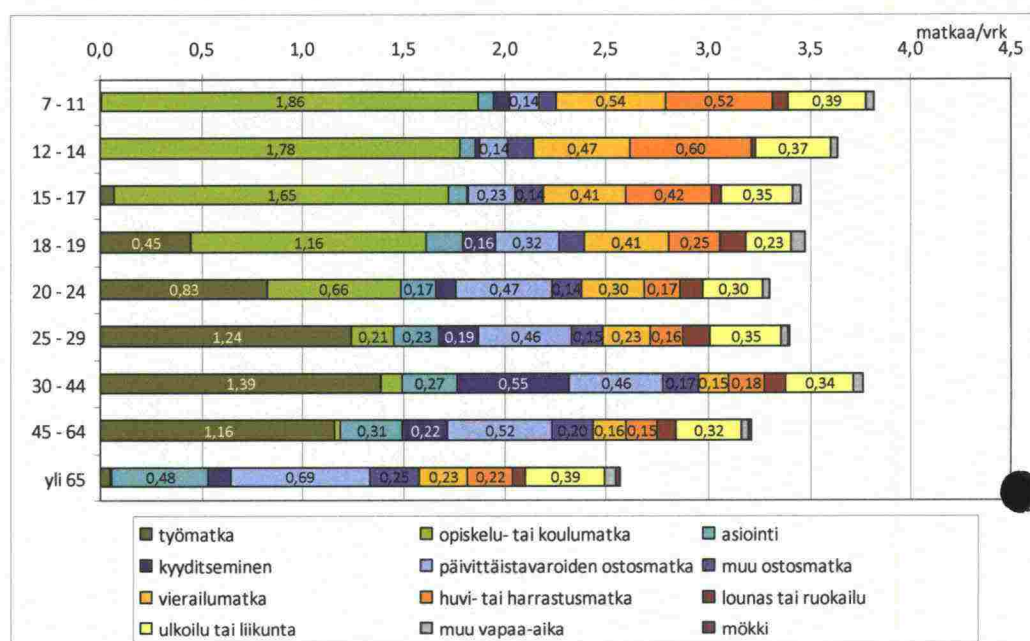


Kuva 3.2 Matkojen tarkoitus Helsingin seudun liikennetutkimuksessa 2007–2008.

Yksilökohtaiset erot matkaluvuissa ovat suuria erityisesti vapaa-ajan matkoilla. Kuvassa 3.3 on esitetty matkojen tarkoitustajakauma Helsingin seudulla eri ikäryhmissä talviarkisin. Kaikista alle 17-vuotiaiden tekemistä matkoista noin puolet on koulumatkoja, mutta noin 40 % lasten matkoista liittyy vapaa-ajan toimintoihin. Myös iäkkäillä noin 40 % matkoista liittyy suoraan vapaa-ajan toimintoihin. Iäkkäillä yli puolet matkoista liittyy ostos- ja asiointikohteisiin.

Helsingin seudun liikennetutkimuksen mukaan liikunta- ja ulkoilumatkoja tehdään kaikissa ikäryhmissä melko tasaisesti. Sen sijaan vierailu- ja erityisesti harrastusmatkojen määrissä on havaittavissa suuria eroja. Harrastuksiin kohdentuvat matkat vähentyvät selvästi työmatkojen määrän kasvaessa ja vähiten harrastusmatkoja tekevät 30–44-vuotiaat aikuiset.

Suuri osa vapaa-ajan matkoista liittyy omiin tai perheenjäsenten harrastuksiin. Tyypillisesti lasten harrastuksiin liittyvät matkat heijastuvat usein myös perheen aikuisten liikkumistarpeisiin. Esimerkiksi Helsingin seudulla 30–44-vuotiaiden tekemistä matkoista noin 15 % on toisten kyyditsemiseen liittyviä matkoja. Toisten kyyditsemiseksi tehtävien matkojen määrä on suurempi kuin päivittäistavaraostosmatkojen tai omiin harrastuksiin liittyvien matkojen määrä.

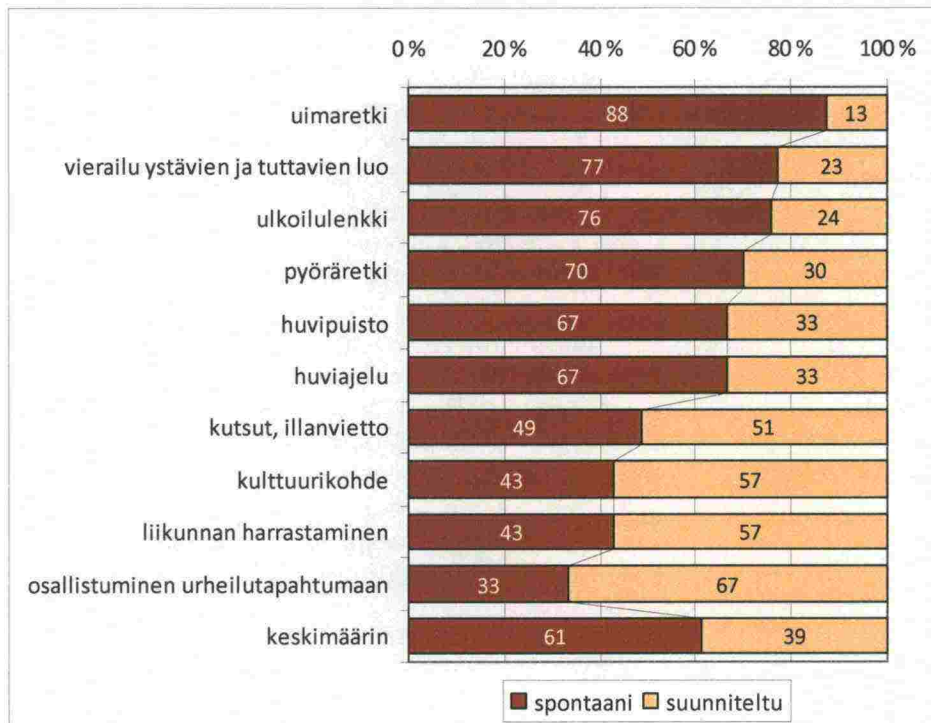


Kuva 3.3 Eri tarkoituksessa tehtyjen matkojen määrä eri-ikäisillä asukkailla Helsingin seudun liikennetutkimuksessa 2007–2008.

Kaiken kaikkiaan noin puolet vapaa-ajan matkoista tehdään kohteisiin, joissa tarkoituksena on sosiaalinen vuorovaikutus. Sosiaalisten verkostojen laajeneminen ja perinteisten perherakenteiden muuttuminen lisää osaltaan vapaa-ajan matkojen monimuotoisuutta (Schlich et al. 2004). Esimerkiksi yhä yleisemmissä uusperheissä sukulaisuus- ja ystävyys-suhteet muodostavat usein varsin monimutkaisen verkoston, jossa vierailumatkoja tehdään aiempaa enemmän.

Arkiliikkuminen on pääosin rutiininomaista, vaikka yksilölliset erot matkustusrutiineissa ovatkin huomattavia. Saksassa tehdyn kuuden viikon matkapäiväkirjatutkimuksen mukaan erilaisista kohteista 1–2 hallitsee 70 % kaikista määränpäistä. Vaikka matkojen määränpäät ovat rutiininomaisia, silti matketjut ja matka-ajankohtien valinta vaihtelevat paljonkin. Arkipäivien matkustuskäyttäytyminen heijastaa toisaalta pyrkimystä rutiiniin ja toisaalta pyrkimystä etsiä vaihtelua. Vapaa-ajan matkat sekä ostos- ja asiointimatkat ovat eri matkoista vähiten rutiininomaisia. Esimerkiksi vapaa-ajan matkoilla 8 yleisintä kohdetta kattoi 80 % kaikista kuuden viikon tutkimusaikana esiintyneistä vapaa-ajan kohteista. (Schlich ja Axhausen 2003, Schlich et al. 2004)

Vapaa-ajan käytön on havaittu olevan melko spontaania ja suunnittelematonta, vaikkakin samat määränpäät toistuvat useimmiten myös vapaa-ajan matkoilla. Vapaa-ajan matkoista noin 60 % on luonteeltaan melko spontaaneja, joissa matkan kohdetta, matka-ajankohtaa, kulkutapaa ja ajoreittiä ei ole kokonaan suunniteltu ennen matkan toteuttamista. Ennakolta eniten suunniteltuja matkoja ovat matkat urheilu- ja liikuntapaikoille ja kulttuurikohteisiin (kuva 3.4). Eniten spontaaneja suunnittelemattomia matkoja tehdään vierailukohteisiin ystävien ja sukulaisten luokse sekä ulkoilulenkille. (ALERT 2003)



Kuva 3.4 Eräiden vapaa-ajan matkojen suunnitelmallisuus saksalaisessa ajankäyttötutkimuksessa. (ALERT 2003)

Nuorten aikuisten ryhmäkeskustelussa nousi esille vapaa-ajan tavoitteellisuus ja suunnitelmallisuus sekä vapaa-ajalla suorittaminen. Yksi osallistujista arvioi, että haluaa laatia vapaa-ajanvietolleenkin selvät tavoitteet, esimerkiksi liikuntalajeissa edistymisen. Toisaalta vapaa-ajalta kaivattiin spontaaniisuutta ja vain omaksi huvikseen harrastamista ilman suoritukseen liittyviä paineita. Esimerkiksi musiikkiharrastuksessa nähtiin kaksi ulottuvuutta: toisaalta soittoharrastus omaksi ilokseen ja toisaalta tavoitteellinen määrätietoinen harjoittelu ja esimerkiksi bändin kanssa soittamiseen valmentautuminen. Nämä ulottuvuudet tukevat kokonaan erilaisia vapaa-ajan vieton motiiveja – toinen rentouttavaa harrastamista ja toinen määrätietoista omien taitojen kehittämistä. Vapaa-ajan vietossa suunnitelmallisuuden arvioitiin tuovan ryhtiä arkeen ja jakavan niukkaa vapaa-ajan resurssia hallitusti osiin. Jos jo aamulla on selvillä päivän matkarutiinit, samaan päivään pystyy yhdistämään monia kohteita ja ehtii harrastamaan enemmän kuin suunnittelemta aktiviteettejään etukäteen. Toisaalta keskustelussa ihannoitiin spontaaniutta ja valmiutta poiketa sovitusta rutiineista. Yksi ryhmän jäsenistä luonnehti, että legendaarisimmat elämykset ovat syntyneet täysin spontaaneista hetken mielijohteesta tehdyistä vapaa-ajan aktiviteeteista.

3.2 Vapaa-ajan matkojen ryhmittelyjä

3.2.1 Liikennetutkimuksissa käytettyjä ryhmittelyjä

Vastaavasti kuin vapaa-aika, myös vapaa-ajan matkat voidaan määritellä eri tavoin. Laajimmassa merkityksessä vapaa-ajan matkoja ovat kaikki ne matkat, jotka eivät ole työ-, koulu- ja päiväkotimatkoja. Suppeimmassa määrittelyssä vapaa-ajan matkoja ovat vain vapaa-ajan viettotarkoituksessa tehdyt matkat, kuten matkat harrastuksiin tai vapaa-ajan asunnolle (taulukko 3.1). Rajaamalla henkilökohtaiset asiointimatkat esimerkiksi kirjastoon tai ostosmatkat joko osaksi vapaa-ajan matkoja tai niiden ulkopuolelle, voidaan raja-
us asettaa kahden edellä mainitun välille. Vapaa-aika voidaan rajata kapeimmillaan henkilökohtaiseen vapaa- aikaan, mutta näin kapeaa rajausta ei ole matkojen osalta yleensä käytetty.

Taulukko 3.1 Vapaa-ajan matkojen ryhmittelyjä laajasta työn, opiskelun ja päivähoidon ulkopuolisesta ajankäytöstä suppeimpaan vain vapaa-ajan viettotarkoituksessa tehtyihin matkoihin.

| laajimmasta... | | | ... suppeimpaan |
|--|---|--|---|
| kaikki vapaa-ajalla tehdyt matkat = muut kuin työ-, koulu- ja päiväkotimatkat <ul style="list-style-type: none"> • ostospaikka • vierailukohteet • harrastuskohteet • teatteri, konsertti, elokuvat, urheilutapahtumat • ravintola, kahvila • lasten saatto kouluun tai harrastuksiin • koiran ulkoilutus • ulkoilu • kampaamo, hieroja jne. • terveydenhoitoon liittyvät matkat • lomamatkat • vapaa-ajan asunto • kirjasto • yhdistystoiminta • vapaa-ajan opiskelupaikka • ... | vapaa-ajalla tehdyt matkat, mutta ei ostosmatkoja <ul style="list-style-type: none"> • vierailukohteet • harrastuskohteet • teatteri, konsertti, elokuvat, urheilutapahtumat • ravintola, kahvila • lasten saatto harrastuksiin • koiran ulkoilutus • ulkoilu • kampaamo, hieroja, jne. • terveydenhoitoon liittyvät matkat • lomamatkat • vapaa-ajan asunto • kirjasto • yhdistystoiminta • vapaa-ajan opiskelupaikka • ... | vapaa-ajalla tehdyt matkat, mutta ei ostosmatkoja ja henkilökohtaisia asiointimatkoja <ul style="list-style-type: none"> • vierailukohteet • harrastuskohteet • teatteri, konsertti, elokuvat, urheilutapahtumat • ravintola, kahvila • lasten saatto harrastuksiin • lomamatkat • vapaa-ajan asunto • kirjasto • yhdistystoiminta • ... | vapaa-ajan viettotarkoituksessa tehdyt matkat <ul style="list-style-type: none"> • vierailukohteet • harrastuskohteet • teatteri, konsertti, elokuvat, urheilutapahtumat • ravintola, kahvila • lomamatkat • vapaa-ajan asunto • ... |

Muissa Pohjoismaissa vapaa-ajan matkoja on ryhmitelty liikennetutkimuksissa yksityiskohtaisemmin kuin Suomen valtakunnallisessa henkilöliikennetutkimuksessa. Taulukossa 3.2 on esitetty matkojen tarkoitusta kuvaava luokittelu vapaa-ajan matkojen osalta Suomen, Ruotsin ja Norjan valtakunnallisissa henkilöliikennetutkimuksissa. Vapaa-ajan matkaryhmän määrittely on melko samanlainen lukuun ottamatta yhdistystoimintaan liittyviä matkoja, jotka suomalaisessa ja norjalaisessa luokittelussa liitetään tyypillisesti asiointimatkoihin ja Ruotsissa vapaa-ajan matkoihin.

Taulukko 3.2 Vapaa-ajan kohteiden luokittelu Suomen, Ruotsin ja Norjan valtakunnallisissa henkilöliikennetutkimuksissa.

| HLT 2004–2005 | Ruotsin valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus RES (Statens institut för kommunikationsanalys 2007) | Norjan valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus (Hougen 2002) |
|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> – vierailupaikka (sukulaisten, ystävien tai tuttavien luokse) – muu vapaa-ajan kohde (huvi-, harrastus- tai virkistyspaikka) – kesämökki – hotelli, motelli tai muu tilapäinen yöpymispaikka | <ul style="list-style-type: none"> – harrastukset, musiikkiharjoitukset, opintopiiri, harrastusperusteinen opiskelu – ravintola, kahvila – ulkoilu tai ulkoliikunta (kävelylenkki, ulkoilulenkki, auringonotto, uinti ulkona, kalastus) – viihde- ja kulttuuriharrastukset (juhlat, tanssit, museo, konsertti, elokuvat, osallistuminen urheilutilaisuuteen, näyttely) – yhdistystoimintaan osallistuminen, uskonnon harjoittaminen – osallistuminen lapsen vapaa-ajan harrastukseen – muu lomamatka – muu vapaa-ajan kohde | <ul style="list-style-type: none"> – vapaa-ajan harrastukset sisätiloissa (kahvila/ravintola, elokuvat, teatteri, konsertti, museo, kulttuuri ja vapaa-ajan aktiviteetit katsojana) – vapaa-ajan harrastukset ulkona (esim. urheilutapahtumat) – muut järjestetyt vapaa-ajan aktiviteetit – ulkona kävely, pyöräily tai hölkkääminen, kävely- tai hiihtolenkki, koiran ulkoilutus – muu vapaa-ajan kohde |

Saksassa ja Alankomaissa henkilöliikennetutkimuksilla kootaan pääosin Pohjoismaita yksityiskohtaisempaa tietoa matkan tarkoituksesta. Saksassa ajanvietemäiset ostosmatkat on nostettu vapaa-ajan matkojen yhdeksi ryhmäksi. Myös vapaa-ajalla tapahtuva opiskelu, esimerkiksi kielten opiskelu kansalaisopistossa tai iltalukiassa, on kuvattu vapaa-ajan aktiviteetiksi. (MID 2008) Taulukossa 3.3 on esitetty Alankomaiden ja Saksan henkilöliikennetutkimuksissa käytetty vapaa-ajan matkojen tarkoitusjakauma sekä Yhdysvalloissa laadittu suositus vapaa-ajan matkoista kerättävistä tarkoitusryhmistä henkilöliikennetutkimuksissa.

Taulukko 3.3 Vapaa-ajan kohteiden luokittelu Alankomaiden ja Saksan henkilöliikennetutkimuksissa sekä Yhdysvalloissa laaditussa suosituksessa henkilöliikenne- ja aktiviteettitutkimusten määränpääryhmittelyksi.

| Alankomaiden henkilöliikennetutkimus (Mobiliteits Onderzoek Nederland MON) | Saksan valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus (MID 2008) | Suositus henkilöliikenne- ja aktiviteettitutkimusten määränpääryhmittelyksi Yhdysvalloissa (Stopher et al. 2008) |
|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> – vierailu (ystävien, tuttavien ja sukulaisten tapaaminen) – ravintolassa, kahvilassa, diskossa jne. käynti – kulttuurikohde (elokuvat, museo, teatteri, konsertti jne.) – yhteiskunnallinen palvelu, esimerkiksi kirjasto, asukastupa, nuoristotila, päiväkeskus – kirkossa käynti tai seurakuntatoiminta – harrastus (ei liikuntaharrastus) – ulkoilu tai liikunnan harrastaminen – yhdistystoiminta (asukasyhdistys, vanhempainyhdistys jne.) – muu vapaa-ajan kohde, esimerkiksi vaelluskohde, huviajelu, huviretki | <ul style="list-style-type: none"> – ystävien, tuttavien tai sukulaisten tapaaminen – kulttuuritapahtumiin osallistuminen (esim. elokuvat, teatteri, museo) – tapahtumiin osallistuminen (esim. jalkapallo-ottelu, konsertti, messut) – urheilun harrastaminen (itse osallistuen) tai urheiluseuran toimintaan osallistuminen (esim. jalkapallo, tennis, kuntosali, urheilukilpailut) – harrastaminen (esim. musiikkiharrastus) – opiskelu vapaa-ajalla (esim. kielikurssi, työväenopiston kurssit) – ravintola, kahvila, pub, disko – kesämökki, vapaa-ajan asunto, huvila, siirtola-puutarha – 1–3 päivän lomamatka – lomamatka, vähintään 4 yöpymistä – ulkoilulenkki, huviajelu – koiran ulkoiluttaminen – hölkkä- tai juoksulenkki, rullaluistelulenkki jne. – kirkko, hautausmaa – luottamustehtävä, yhdistystoiminta – lasten kanssa ulkoileminen (esim. leikkipuisto) – leikkipaikka, leikkipuisto, kadulla leikkiminen – ostoskierros, harrastemainen shoppailu – muu vapaa-ajan aktiviteetti | <ul style="list-style-type: none"> – Kodin ulkopuolella ruokailu – ravintola – kahvila – take-away-ravintola – pikaruokaravintola – ystävien luona syöminen – Vapaa-ajan toiminnot – seurakuntien ja uskonnollisten yhteisöjen toiminta – yhteiskunnallinen toiminta – vieraiden vastaanotto – vierailu ystävien tai sukulaisten luona – juhlien tai vastaanottojen järjestäminen – baari, pub, illanvietto ravintolassa – elokuvateatteri – konsertti – muu viihde- tai kulttuuritilaisuus – järjestetty urheilutapahtuma (itse osallistuen) – epämuodollinen urheilutapahtuma (itse osallistuen) – liikuntaharrastus – järjestetty urheilutapahtuma (katsojana) – epämuodollinen urheilutapahtuma (katsojana) – muu vapaa-ajan tapahtuma (katsojana) |

3.2.2 Arki-, erityis- ja lomavapaa-aika

Vapaa-ajankäytön on arvioitu liikkumistarpeen suhteen jakaantuvan neljään erilaiseen ryhmään (ALERT 2003):

- sosiaalinen vapaa-aika – sosiaalisten kontaktien luominen: vierailumatkat ystävien ja sukulaisten luokse, yhdistystoimintaan osallistuminen, ravintoloissa ja kahviloissa käynti
- luontohakuinen vapaa-aika – esimerkiksi ulkoilulenkki lähiympäristössä tai lähimetsässä, kävelylenkki puistossa, vaellusretki luontokohteeseen
- liikunta- ja urheiluvapaa-aika – ne vapaa-ajan käytön muodot, jotka palvelevat aktiivista tai passiivista urheilun ja liikunnan harrastamista
- elämysvapaa-aika – uusia elämyksiä ja kokemuksia etsivä vapaa-aika: esimerkiksi kulttuurikohteissa vierailu, matkailu, virkistyskohteissa käynti
- luksusvapaa-aika – elämyksellinen erityiskohteisiin suuntautuva vapaa-ajan vietto, esimerkiksi purjehdus, purjelento, golf, laskettelu

Heinze ja Kill (1997) jakavat vapaa-ajan liikenteen päivittäisiin vapaa-ajan matkoihin sekä muihin vapaa-ajan matkoihin, joihin kuuluvat pitkät saman vuorokauden aikana tehtävät vapaa-ajan matkat, 1–3 yön yöpymisen sisältävät vapaa-ajan matkat sekä yli 3 vuorokautta kestävät lomamatkat.

Ajankäytöltään sekoittuneen elämäntavan ja vapaa-ajan erilaisen kokemisen vuoksi on tarpeellista tarkastella vapaa-ajan matkustamista sen laajimmassa merkityksessä. Vapaa-aika ja vapaa-ajan matkustaminen on tässä tutkimuksessa jaettu kolmeen ryhmään: arkivapaa-aikaan, erityisvapaa-aikaan ja lomavapaa-aikaan (kuva 3.5). Näiden vapaa-ajan matkojen ulkopuolelle jäävät työ-, koulu-, opiskelu- ja päivähoitomatkot sekä erilaiset työasiointimatkat. Matkojen ryhmittelyn tarkoituksena on jäsentää toisaalta vapaa-ajan liikkumisen tarvetta ja motiiveja sekä toisaalta mahdollisuuksia vaikuttaa vapaa-ajan liikkumiseen.



Kuva 3.5 Arki-, erityis- ja lomavapaa-ajan määrittely.

Arkivapaa-aikaan on tässä tutkimuksessa luokiteltu päivittäisen elinpiirin sisällä tapahtuvat usein toistuvat vapaa-ajalla tehdyt matkat, joihin kuuluvat

- päivittäistavaroiden ostosmatkat
- muut ostosmatkat
- henkilökohtaiset asiointimatkat
- toisten perheenjäsenten kyyditsemiseksi tehdyt matkat
- vierailumatkat
- lounas- ja ruokailumatkat
- ulkoilulenkit ja liikuntaharrastukset.

Päivittäisen elinpiirin rajana on käytetty 100 kilometriä. Tarkasteluissa tulevat osin esiin myös päivittäiset työ- ja opiskelumatkat, jotka on aina laskettu mukaan arkiliikkumiseen niiden pituudesta huolimatta.

Erityisvapaa-aikaan on luokiteltu sellaiset vapaa-ajan matkat, jotka ovat luonteeltaan harvemmin toistuvia ja jotka edellyttävät esimerkiksi yhtä tiettyä määränpäättä harrastuksen luonteen vuoksi. Erityisvapaa-ajan matkoja tehdään niin omassa elinpiirissä kuin pitkinä kotimaan matkoinakin. Koska liikennetutkimusten perusteella harrastusten luonnetta ei ole mahdollista yksityiskohtaisesti määritellä, osa arkivapaa-ajan matkoista kohdentuu erityisvapaa-ajan puolelle. Erityisvapaa-aikaan on ryhmitelty matkat, joiden tarkoituksena ovat

- huvi- ja harrastusmatkat
- muut vapaa-ajan matkat
- matkat oman elinpiirin ulkopuolella sijaitsevalle vapaa-ajan asunnolle.

Lisäksi erityisvapaa-aikaan kuuluvat kaikki yli 100 km pitkät arkivapaa-ajan matkoihin ryhmitellyt matkat. Erityisvapaa-ajan matkoista mökkimatkat voivat sisältää myös yöpymisiä.

Lomavapaa-aikaan on ryhmitelty yli 100 km pitkät yöpymisen sisältäneet huvi-, harrastus- ja virkistysmatkat ja muut vapaa-ajan matkat sekä kaikki ulkomaan vapaa-ajan matkat.

Taulukossa 3.4 on kuvattu erilaisiin vapaa-ajan matkoihin liittyvien matkojen ominaisuuksia. Arkivapaa-ajan käytössä on havaittu huomattavasti suurempia väestöryhmäkohtaisia eroja kuin erityis- ja lomavapaa-ajan käytössä. Viikonloppuisin ja loma-aikoina vapaa-aikaa käytetään eri väestöryhmissä melko samalla tavoin, sen sijaan arkisin erot erilaisten kotitalouksien ajankäyttömuodoissa ovat hyvin erilaisia. (ALERT 2003)

Arkivapaa-ajalle on tyypillistä mahdollisuus kävelyyn ja pyöräilyyn (taulukko 3.5). Vaikka matkoja tehdään paljon, muodostuu kokonaissuoritteesta matkojen osuutta pienempi osuus koko liikkumisesta. Auton käyttö arkivapaa-ajalla on lisääntynyt ja henkilöauton merkitys on myös arkivapaa-ajan matkoilla suuri. Erityisvapaa-ajalla pääasiallinen kulkutapa on henkilöauto. Lomavapaa-ajalla tyypillisiä kulkutapoja ovat henkilöauton lisäksi lentokone, juna ja laiva.

Taulukko 3.4 Matkojen ominaispiirteitä arki-, erityis- ja lomavapaa-ajalla.

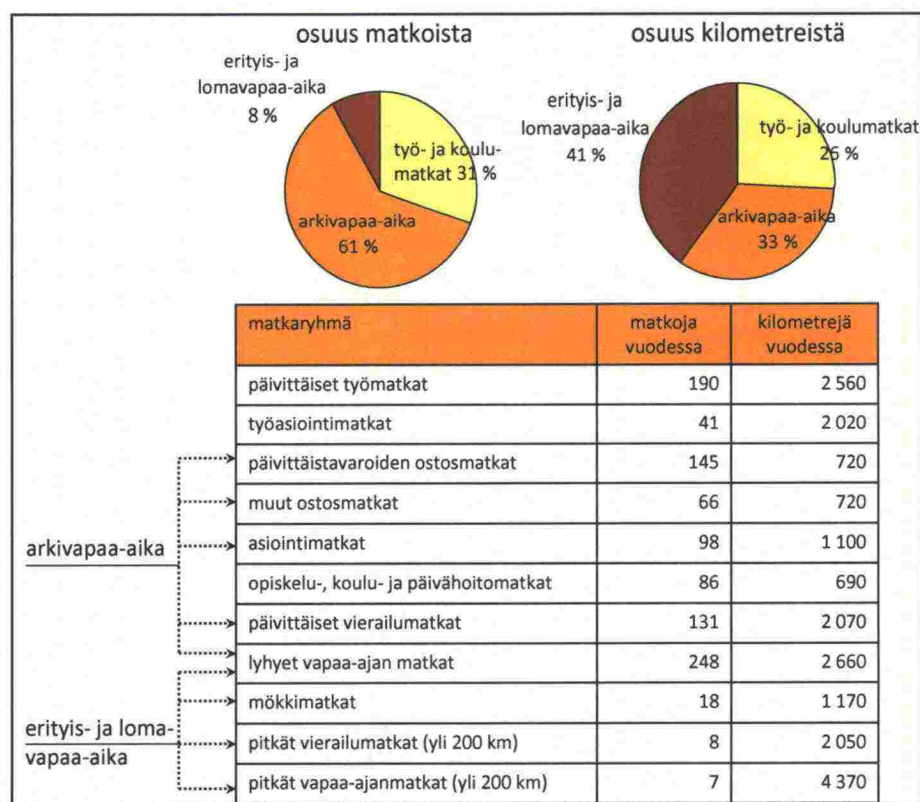
| | Arkivapaa-aika | Erityisvapaa-aika | Lomavapaa-aika |
|----------------------|---|---|--|
| Matkakohteen valinta | <ul style="list-style-type: none"> - valintaperusteena korostuu etäisyys - valitaan useimmiten "lähin" sopiva kohde, esimerkiksi päivittäistavara-kauppa, uimahalli, kirjasto, ulkoilu-puisto | <ul style="list-style-type: none"> - valintaperusteena korostuvat kohteen erityisominaisuudet ja vetovoimaisuus - valitaan "kiinnostavin" kohde, esimerkiksi teatteri, vaate-liike, konsertti | <ul style="list-style-type: none"> - lomamatkat kotimaahan ja ulkomaille - erikois-harrastukset, esimerkiksi vaellus, sukellus |
| Matkan toistuvuus | <ul style="list-style-type: none"> - pääosin säännöllisiä rutiinomaisia matkoja, mutta myös spontaaneja suunnittele-mattomia matkoja | <ul style="list-style-type: none"> - pääosin satunnaisia matkoja, esim. vierailu-, asiointi-tai harrastus-tarkoituksessa - vapaa-ajan asunnot säännöllisinä kohteina | <ul style="list-style-type: none"> - paljon satunnaisia, kertaluonteisia kohteita |
| Matkan pituus | <ul style="list-style-type: none"> - vapaa-ajan matkat lähi-ympäristössä ja asuinseudulla | <ul style="list-style-type: none"> - matkojen määrän-pää elinpiirin ulko-puolella asuinseu-dulla tai muualla Suomessa | <ul style="list-style-type: none"> - matkat pitkäköjä ja sisältävät yleensä useita yö-pymisiä |

Taulukko 3.5 Matkustamisen luonne eri matkaryhmissä.

| | Arkivapaa-aika | Erityisvapaa-aika | Lomavapaa-aika |
|--------------------------------------|---|---|---|
| Kulkevat | <ul style="list-style-type: none"> - jalankulku, pyöräily, ulkoilu - mahdollisuus lyhyisiin matkoihin | <ul style="list-style-type: none"> - henkilöauto - jalankulkuvyöhykkeillä joukkoliikenteen merkitys on suurilla kaupunkiseuduilla suuri | <ul style="list-style-type: none"> - kotimaan matkoilla henkilöauto ja juna - ulkomaan matkoilla laiva ja lentokone |
| Suorite | <ul style="list-style-type: none"> - pieni osuus kokonaissuoritteesta suhteessa matkojen määrään | <ul style="list-style-type: none"> - suuri osuus kokonaissuoritteesta suhteessa matkojen määrään | <ul style="list-style-type: none"> - suuri osuus kokonaissuoritteesta suhteessa matkojen määrään |
| Seurueen koko | <ul style="list-style-type: none"> - suuri osa matkoista tehdään yksin myös perheen kesken tehtäviä matkoja | <ul style="list-style-type: none"> - suuri osa matkoista tehdään perheen kesken | <ul style="list-style-type: none"> - suuri osa matkoista tehdään perheen tai ystävien kesken |
| Arvio osuudesta kokonaissuoritteesta | 30–40 % | 20 % | 20 % |
| Arvio osuudesta kaikista matkoista | 60 % | 5–7 % | 1–3 % |

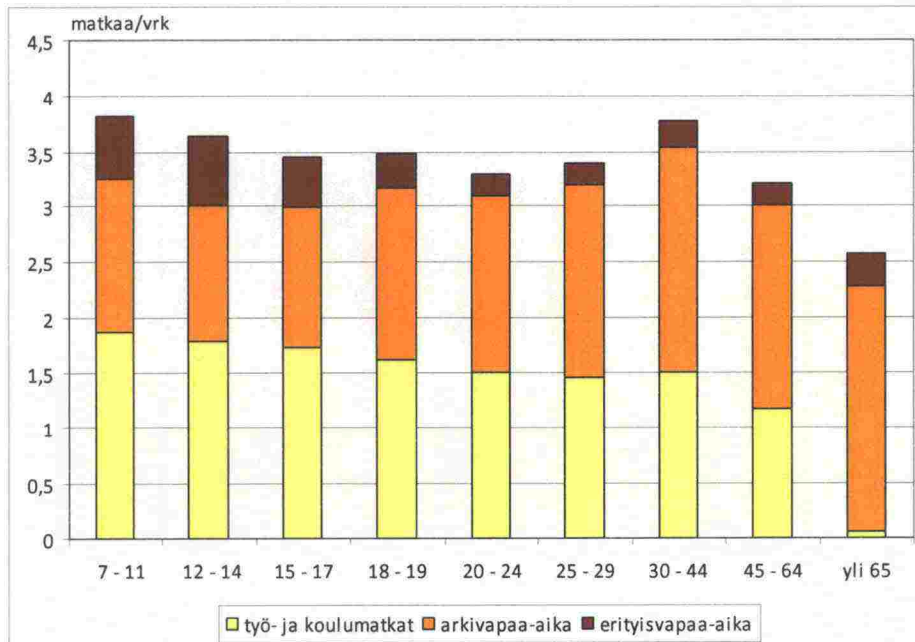
Kuvassa 3.6 on esitetty keskimääräinen suomalaisten liikkumisen jalanjälkeä kuvaava matkojen määrä ja kokonaissuorite. Luvut perustuvat valtakunnalliseen henkilöliikennetutkimukseen ja ne sisältävät myös ulkomaanmatkat.

Erityis- ja lomavapaa-ajan matkoille on luonteenomaista, että muutama pitkä matka vuodessa tuottaa enemmän liikennesuoritetta kuin koko vuoden päivittäiset lyhyet vapaa-ajan matkat. Erityis- ja lomavapaa-ajasta muodostuu yli 40 % kilometreissä mitatusta liikkumisjalanjäljestä. Myös arkivapaa-aika, joka sisältää ostos- ja asiointimatkat, on matkojen määrässä ja kilometreissä mitattuna suurempi matkaryhmä kuin työ- ja koulumatkojen ryhmä. Esimerkiksi luonteeltaan päivittäisistä vierailumatkoista muodostuu saman verran kilometrejä kuin yli 200 kilometrin vierailumatkoista, vaikka luonteeltaan päivittäisiä vierailumatkoja tehdään yli 15-kertainen määrä. Lyhyitä vapaa-ajan matkoja tehdään keskimäärin noin 250 vuodessa ja niistä kertyy noin 2 700 kilometriä, kun seitsemän yli 200 kilometriä pitkää matkaa muodostavat lähes 4 400 kilometrin suoritteen. (Henkilöliikennetutkimus 2004–2005)



Kuva 3.6 Keskivertosuomalaisten liikkumisen jalanjälkeä kuvaava vuosittaisten matkojen määrä ja niistä muodostuvien kilometrien määrä. (Henkilöliikennetutkimus 2004–2005)

Kuvassa 3.7 on esitetty päivittäisten matkojen jakautuminen työ- ja koulumatkoihin sekä arki- ja erityisvapaa-ajan matkoihin Helsingin seudun laajas- sa liikennetutkimusaineistossa (YTV 2009). Tulokset kuvaavat talviarjen liik- kumista, joten niissä lomavapaa-ajan merkitys ei näy. Arjen liikkumista kos- kevan aineiston perusteella arkivapaa-ajan matkoja tekevät eniten iäkkäät sekä työikäiset 30–44-vuotiaat. Iäkkäät tekevät erityisesti ostos- ja asiointi- matkoja ja työikäiset muiden perheenjäsenten kyyditsemiseksi tehtyjä mat- koja. Erityisvapaa-ajan matkoja tekevät eniten alle 20-vuotiaat ja toisaalta iäkkäät. Sosioekonomisista ryhmistä eniten erityisvapaa-ajan matkoja teke- vät opiskelijat ja koululaiset sekä satunnaisesti ja osa-aikaisesti työssä käy- vät.



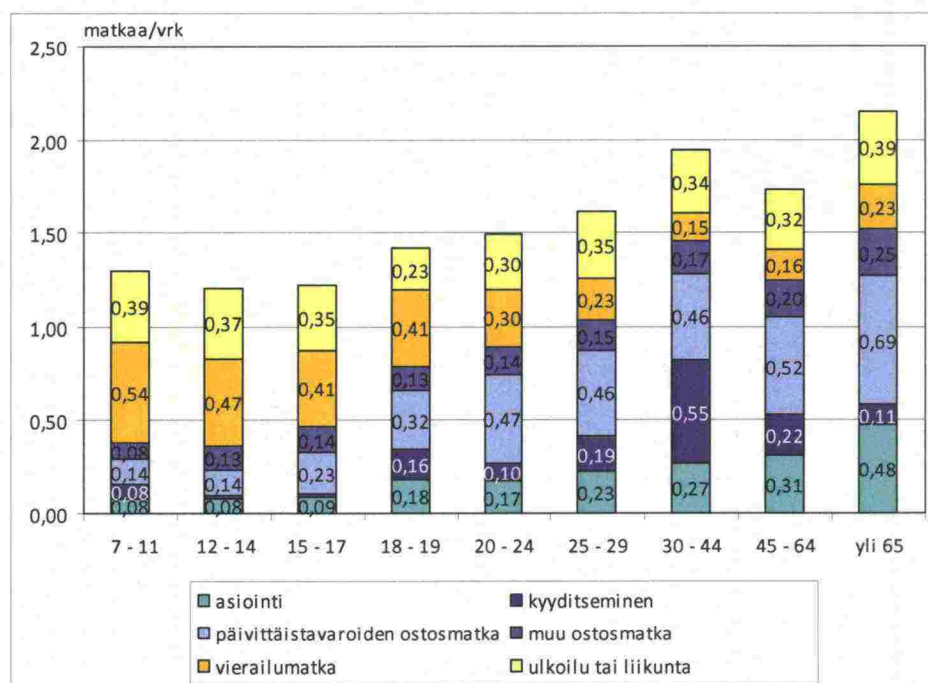
Kuva 3.7 Arki- ja erityisvapaa-ajan matkojen määrä eri ikäryhmissä Helsingin seudun liikennetutkimuksen havaintoaineistossa.

3.3 Arki- ja erityisvapaa-aika omassa elinpiirissä

3.3.1 Arkivapaa-ajan matkat

YTV:n Helsingin seudun laajassa liikennetutkimuksessa (2007–2008) havaittiin, että arkivapaa-ajan matkat ovat keskimäärin melko lyhyitä. Noin puolet vierailumatkoista sekä ravintoloihin ja kahviloihin suuntautuneista matkoista oli pituudeltaan alle 3 km. Liikuntapaikkoihin suuntautuneista matkoista puolet oli pituudeltaan alle 4 km:n mittaisia. (YTV 2007–2008)

Arkivapaa-aikaan liittyviä matkoja tehdään eniten yli 20-vuotiaiden ikäryhmissä. Kuvassa 3.8 on esitetty arkivapaa-ajan matkojen jakautuminen erilaisiin ryhmiin ikäryhmittäin. Lasten ja nuorten arkivapaa-ajan matkoista suurin osa on vierailumatkoja ja vain pieni osa matkoista koostuu ostos- ja asiointimatkoista. Lapset ja nuoret tekevät noin kolme kertaa enemmän vierailumatkoja kuin 30–44-vuotiaat ja noin kaksi kertaa enemmän kuin iäkkäät. Iäkkäillä suurin arkivapaa-ajan matkaryhmä on päivittäistavaroiden ostosmatkat, joita ikääntyneet tekevät keskimäärin 1,5-kertaisen määrän 30–44-vuotiaisiin verrattuna. Työikäisillä 30–44-vuotiailla, joilla usein on lapsia kotitaloudessa, suurin yksittäinen arkivapaa-ajan matkaryhmä on kyyditsemismatkat. Työikäisten arkeen kuuluu usein muiden perheenjäsenten kyyditsemismatkoja, jotka nielaisevat suuren osan päivittäisestä liikkumisrutiinista. Ulkoilu- ja liikuntamatkoja eri ikäryhmissä tehdään suhteellisen tasaisesti lukuun ottamatta 18–24-vuotiaita nuoria aikuisia, jotka tekevät jonkin verran muita ryhmiä vähemmän ulkoilumatkoja.



Kuva 3.8 Arkivapaa-ajan matkojen määrä eri ikäryhmissä Helsingin seudun liikenne-
tutkimuksen havaintoaineistossa (matkaa/arkivuorokausi).

Helsingin seudulla arkivapaa-ajan matkoista lyhimpiä ovat päivittäistavaroiden ostosmatkat, liikunta- ja ulkoilumatkat sekä lounas- ja ruokailumatkat (taulukko 3.6). Myös kyyditsemismatkat ovat suhteellisen lyhyitä, noin 8 km. Pisimpiä arkivapaa-ajan matkoja ovat vierailumatkat.

Taulukko 3.6 Arkivapaa-ajan matkojen keskipituus (km) Helsingin seudun laajassa liikennetutkimusaineistossa. Matkojen keskipituutta laskettaessa huomioon on otettu alle 100 kilometrin mittaiset matkat.

| arkivapaa-ajan kohde | matkan keskipituus (km) |
|---------------------------------|-------------------------|
| asiointi | 9,1 |
| päivittäistavaroiden ostosmatka | 4,4 |
| muu ostosmatka | 9,4 |
| kyyditseminen | 7,7 |
| ulkoilu tai liikunta | 5,0 |
| lounas tai ruokailu | 5,5 |
| vierailumatka | 13,9 |

Saksalaisen tutkimuksen mukaan noin neljännes vapaa-ajan matkoista tehdään asuinalueen lähiympäristössä. Yhdyskuntarakenteen hajautuminen, taajamien laajentuminen ja monikeskuksinen kaupunkirakenne ovat johtaneet toimintojen hajautumiseen. Tutkimusaineistojen perusteella näyttää siltä, että lähiympäristössä tehtyjen vapaa-ajan matkojen määrä on vähentynyt (Schlich ja Axhausen 2003). Liikenteen kasvun hallinnan näkökulmasta suurin riski tulevaisuuden kannalta on arkivapaa-ajan muuttuminen yhä enemmän henkilöauton käytöstä riippuvaiseksi.

Turussa 11- ja 13-vuotiaille suunnatun kyselytutkimuksen mukaan lapset käyttivät eniten vapaa-aikaa tietokoneella harrastamiseen, pyöräilyyn, palloilulajeihin, urheiluun ja shoppailuun. Lasten eniten käyttämät kohteet sijaitsivat keskimäärin melko lähellä kotia. Harrastamiseen ja tekemiseen lapset käyttivät paljon viheralueita, mutta muuhun vapaa-aikaan – esimerkiksi elokuvat, kirjasto – enimmäkseen ala- ja kaupunkikeskuksia. Lasten itsenäisen liikkumisen reviiri oli 11-vuotiailla 2,0 km ja 13-vuotiailla 3,6 km. Tiiviisti rakennetuilla alueilla lasten lähiympäristössä tekemien matkojen havaittiin olevan lyhyempiä ja kohdentuvat lähiympäristöön useammin kuin harvaan rakennetuilla pientaloalueilla. (Kyttä et al. 2009)

Alle 12-vuotiaiden poikien itsenäisen liikkumisen reviirin on tutkimuksissa havaittu olevan hieman suurempi kuin tyttöjen (esim. Kyttä et al. 2009, Fyhri ja Hjorthol 2008, Sener et al. 2008). Vapaa-ajan matkoilla lapsen autolla saattamiseen vaikuttavat ensisijaisesti etäisyys vapaa-ajan kohteeseen, lapsen ikä, lapsen kokemus matkan turvallisuudesta sekä vanhempien auton käyttötottumukset. Norjan henkilöliikennetutkimuksen mukaan suurin osa lasten ohjatuista harrastuskohteista sijaitsee kävely- tai pyöräilyetäisyydellä kotoa erityisesti suurilla kaupunkiseuduilla. Lyhyestä etäisyydestä huolimatta suurin osa lapsista kuljetetaan henkilöautolla harrastuskohteisiin. (Hjorthol ja Fyhri 2008)

Lasten vapaa-ajan matkojen määräraikan valintaa määrittelee pitkälti kodin lähiympäristössä tarjolla olevien kohteiden määrä. Helsingissä 3.–6.-luokkalaisille tehdyn tutkimuksen mukaan lasten mieluisimmat paikat olivat uimahalli ja kauppakeskus. Noin viidennes ilmoitti lempipaikakseen uimahallin ja noin viidennes kauppakeskuksen. Ostosmatkojen ja harrastemaisen shoppailun sekä perheen ulkopuolisen sosiaalisen ajanvieton merkitys on kasvanut lasten arkivapaa-ajassa. (Stenvall 2009)

Tanskalaisessa tutkimuksessa havaittiin, että Kööpenhaminan seudulla asuinpaikkaansa seudun reunamilta keskustaan vaihtaneiden matkat lähimetsiin ja ulkoilualueille olivat vähentyneet ja vastaavasti matkat kulttuuri-kohteisiin, ravintoloihin ja kahviloihin olivat lisääntyneet asuin ympäristön vaihdoksen myötä. Päivittäistavarakaupan ja erikoiskaupan ostosmatkojen viikoittaisen määrän havaittiin keskusta-alueilla olevan suurempi kuin seudun reunamilla asuvilla. Keskusta-alueilla tehtiin hieman enemmän ulkoilumatkoja lähiympäristöön, mutta toisaalta seudun reunamilla ulkoilumatkat suuntautuivat useammin lähimetsiin ja lähivirkistysalueille. Seudun reunamilla asuvat tekivät keskustassa asuvia enemmän vierailumatkoja sukulaisten luokse, keskustassa asuvat sen sijaat tapasivat reunamilla asuvia useammin naapureitaan ja ystäviään. Keskustassa asuvat tapasivat ystäviään usein kahviloissa, ostoskeskuksissa ja erilaisissa kulttuurikohteissa kodeissa vierailemisen lisäksi. (Næss 2006)

Ajankäyttötutkimuksissa lapsiperheiden on havaittu viettävän muita useammin aikaa naapureidensa kanssa. Erityisesti koulujen ja harrastusyhteisöjen järjestämät tilaisuudet lisäävät perheiden ajanviettoa naapureiden kanssa. Kaupunkimaisessa ympäristössä naapureita onkin havaittu yhdistävän ensisijaisesti lapset ja lapsiperheiden yhteiset käytännöt. (Melkas 2009)

Liikuntaan ja ulkoiluun liittyvät matkat osana vapaa-aikaa

Melko suuri osa vapaa-ajan matkoista on lyhyitä ulkoilulenkkejä kodin lähiympäristössä. Esimerkiksi Tampereen seudun liikennetutkimuksessa noin 4 % aikuisten kaikista talviarki vuorokauden matkoista oli ulkoilulenkkejä kodin lähiympäristössä (TASE 2004–2005). Kansallisen liikuntatutkimuksen (2006) mukaan yleisimmin harrastetut liikuntamuodot ovat Suomessa kävely ja pyöräily ja suomalaisten eniten käyttämä liikuntapaikka on kevyen liikenteen väylät. Toiseksi vertailussa sijoittuvat ulkoilureitit ja kolmanneksi maantiet. (Suomen kuntoliikuntaliitto ry. 2008)

Suomessa on arvioitu olevan yli miljoona aktiivista kävelyn harrastajaa, jotka kävelevät vähintään viitenä päivänä viikossa. Aktiiviset kävelyn harrastajat asuvat tyypillisimmin tiiviisti rakennetuilla asuinalueilla ja kävelyharrastuksen onkin arvioitu liittyvän urbaaniin luontosuhteeseen. Naiset ja yli 50-vuotiaat harrastavat kävelyä muita asukkaita useammin. Terveys ja liikunta ovat kävelyn harrastuksen tärkeitä motiiveja, mutta kävelyyn liittyy myös luonnossa liikkumiseen, sosiaalisuuteen ja omaan aikaan liittyviä motiiveja. Koiran ulkoiluttamisen on havaittu olevan kaupunkimaisen asuin ympäristön tärkeä kävelyharrastuksen laji, jolla on huomattavasti enemmän nuoria harrastajia kuin terveyden ylläpitämiseksi harrastettavalla kävelyllä. (Timonen 2009)

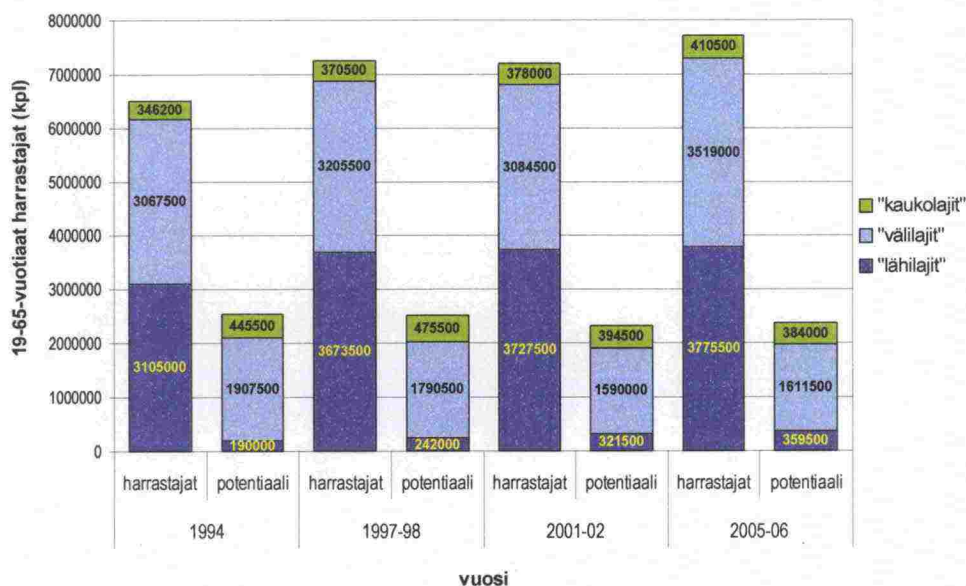
Kodin lähiympäristöön asukkaat toivovat yleensä hyviä liikuntapalveluja. Useimmiten asuinalueelle toivotaan sisäliikuntatiloja, uimahallia, pallokenttää, hiihtolatuja tai lenkkipolkuja, jotka mahdollistavat liikunta-harrastuksen kävellen tai pyöräillen niin, että matkoihin kuluu mahdollisimman vähän aikaa (Strandell 2005). Koska kävelemään lähdetään yleensä suunnittelematta ja ulkoilulenkki voidaan useimmiten aloittaa suoraan kotoa, se tarjoaa arkiliikuntana ajankäytöllisesti hyvän vaihtoehdon harrastemaisen liikunnan rinnalle.

Lähivirkistysalueita käytetään hyvin eri tavoin liikkumiseen. Leikkipuistoilla ja muilla lähivirkistysalueilla voi olla tärkeä sosiaalinen merkitys esimerkiksi pienten lasten vanhemmille. Toisaalta lähimetsät voivat tarjota liikunnan ja rentoutumisen paikkoja, jotka eroavat arkipäiväisestä ulkoilusta. Osalle asukkaista puistomaisuus ja muiden ihmisten läsnäolo on tärkeä osa ulkoilua, osalle puolestaan metsämaiset virkistysalueet ovat mieluisampia lähivirkistysalueita. Luonto on yleisesti hyvin merkittävä osa kävelyharrastusta, vaikkakin luontoa useammin kävelyharrastukseen liitetään terveys, tehokkuus, oma aika ja liikkuminen kodin lähellä. (Asikainen ja Mäkinen 2008, Timonen 2009)

Ajankäyttö- ja liikuntatutkimukset osoittavat harrastusten ja liikunnan osuuden kasvua vapaa-ajan käytöstä. Ikäryhmien välillä on suuria eroja harrastustottumuksissa. Seniorit harrastavat liikuntaa pääosin omatoimisesti joko yksin tai ystävien kanssa. Vain noin joka kahdeskymmenes liikuntaa harrastava seniori osallistuu liikunta- tai urheiluseurojen toimintaan. Vaikka lapset ja nuoretkin harrastavat liikuntaa paljon omatoimisesti, kaksi viidesosaa liikuntaa harrastavista lapsista ja nuorista harrastaa urheiluseurassa. (Senioriliikuntatutkimus 2007–2008, Kansallinen liikuntatutkimus 2005–2006)

Kuvassa 3.9 on tarkasteltu suomalaisia 19–56-vuotiaita liikuntaharrastajia ja jaoteltu vastaajien oman näkemyksen perusteella potentiaaliset harrastajat lajeittain. Luokittelu on tehty kansallisen liikuntatutkimuksen aineiston perus-

teella. Lajit on jaettu kolmeen ryhmään arvioidun paikallisuuden perusteella. Ns. "lähilajit", jotka eivät vaadi varsinaista harrastepaikkaa, ovat harrastajamäärältään suurimpia, mutta potentiaalisia uusia harrastajia on melko vähän. "Välilajit" edellyttävät erityisen harrastepaikan, joita yleensä kaupunkiseudulla on useita, esimerkiksi kuntosali, jäähalli tai urheilukenttä. Erityisen harrastepaikan vaativilla "kaukolajeilla", kuten laskettelulla, golfilla ja surffauksella, on melko vähän harrastajia, mutta potentiaalisia harrastajia on paljon.



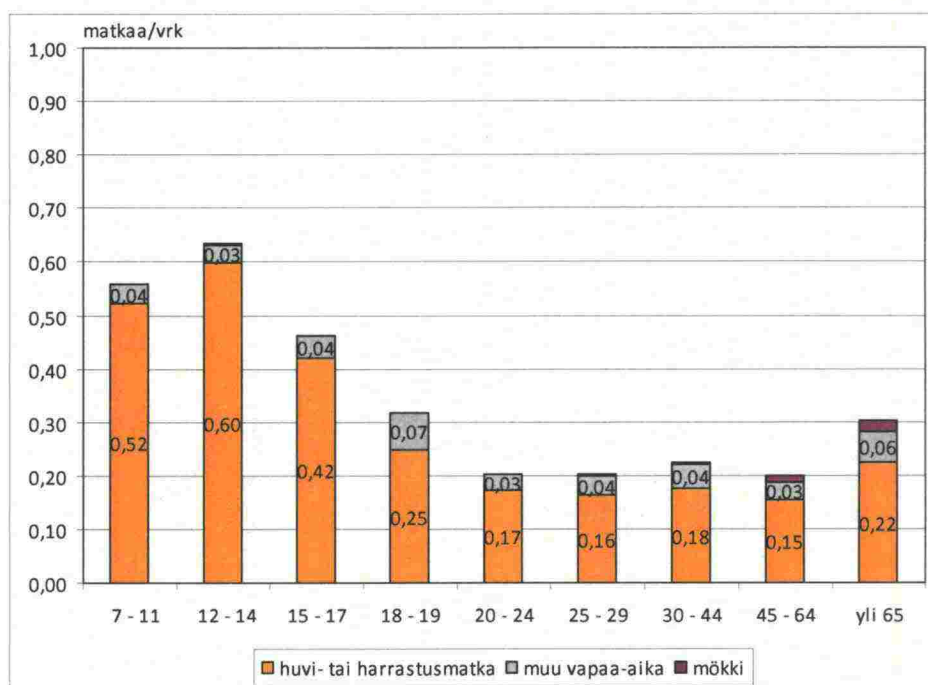
"Lähilajit" = eivät vaadi erityistä harrastepaikkaa (kävely, pyöräily, juoksu, sauvakävely, rullalautailu)
 "Välilajit" = vaativat harrastepaikat, joita yleensä on kaupunkiseuduilla useita tai ainakin joka kaupunkiseudulla (uinti, hiihto, voimistelu, erilaiset pallolajit, judo, taitoluistelu, jne.)
 "Kaukolajit" = vaativat erityisen harrastepaikat, joita melko harvassa (laskettelu, golf, melonta, soutu, surffaus, autourheilu, mäkihyppy, jne.)

Kuva 3.9 Liikuntaharrastajat lajeittain. (Kansallinen liikuntatutkimus 2005–2006)

Suomessa erityisesti nuorimpien ja pääkaupunkiseudulla asuvien lasten ohjatun liikunnan harrastaminen urheiluseuroissa on yleistynyt. Vuonna 2005 3–6-vuotiaista jo 28 % harrasti liikuntaa urheiluseurassa, kun 10 vuotta sitten osuus oli 18 %. (Kansallinen liikuntatutkimus 2005–2006). Ohjatun vapaa-ajan vieton kasvu heijastuu liikkumistottumuksiin lisääntyneenä saattoliikenteenä, sillä harrastuskohteet eivät välttämättä sijoitu kodin lähiympäristöön.

3.3.2 Erityisvapaa-ajan matkat omassa elinpiirissä

Kuvassa 3.10 on esitetty erityisvapaa-ajan matkojen määrä ikäryhmittäin Helsingin seudun laajassa liikennetutkimusaineistossa. Eniten hui- ja harrastusmatkoja tekevät 12–14-vuotiaat ja 7–11-vuotiaat. Erityisvapaa-ajan matkojen määrä on työikäisillä hieman alle 0,2 matkaa päivässä. Yli 65-vuotiailla erityisvapaa-ajan matkojen määrä on hieman suurempi kuin työikäisillä. Huvimatkoihin kuuluvat tässä tutkimuksessa myös kulttuuripalveluihin tehdyt matkat.



Kuva 3.10 Erityisvapaa-ajan matkojen määrä eri ikäryhmissä Helsingin seudun liikennetutkimuksen havaintoaineistossa (matkaa/arkivuorokausi).

Arkivapaa-ajan matkojen määränpäätt löytyvät melko läheltä ja matkojen tekemiseen kuluu suhteellisen vähän aikaa. Erityisvapaa-ajalla määränpäätt sen sijaan voivat sijaita kaukanakin kotoa. Saksalaisen vapaa-ajan tutkimuksen mukaan vastaajat ovat valmiita matkustamaan pisimpään vierailumatkoilla sekä konserttiin, teatteriin ja huvipuistoon, joihin oltiin valmiita matkustamaan yli tunnin kestävä matka. Sen sijaan ravintolaan, pubiin ja elokuva-teattereihin vastaajat olivat valmiita matkustamaan keskimäärin puolen tunnin päähän. (Heinze ja Kill 1997)

Erityisvapaa-ajan matkat ovat keskimäärin selvästi pidempiä kuin arkivapaa-ajan matkat. Helsingin seudulla harrastusmatkojen keskipituus oli noin 8 km ja huvi- ja kulttuurikohteisiin suuntautuneiden matkojen noin 14 km (taulukko 3.7). Puolet kulttuurikohteisiin suuntautuneista matkoista oli pituudeltaan alle 6 km, mutta toisaalta 10 % kulttuurimatkoista oli pituudeltaan yli 25 km.

Taulukko 3.7 Erityisvapaa-ajan matkojen keskipituus (km) Helsingin seudun laajas-
sa liikennetutkimusaineistossa. Matkojen keskipituutta laskettaessa hu-
mio on otettu alle 100 kilometrin mittaiset matkat.

| erityisvapaa-ajan kohde | matkan keskipituus (km) |
|--------------------------|-------------------------|
| harrastusmatka | 8,2 |
| huvi- tai kulttuurikohde | 14,2 |
| muu vapaa-aika | 25,6 |

3.3.3 Kulkevat omassa elinpiirissä tehdyillä matkoilla

Pääosa arki- ja erityisvapaa-ajan matkoista omassa elinpiirissä tehdään Hel-
singin seudun liikennetutkimusaineiston tulosten mukaan henkilöautolla (ku-

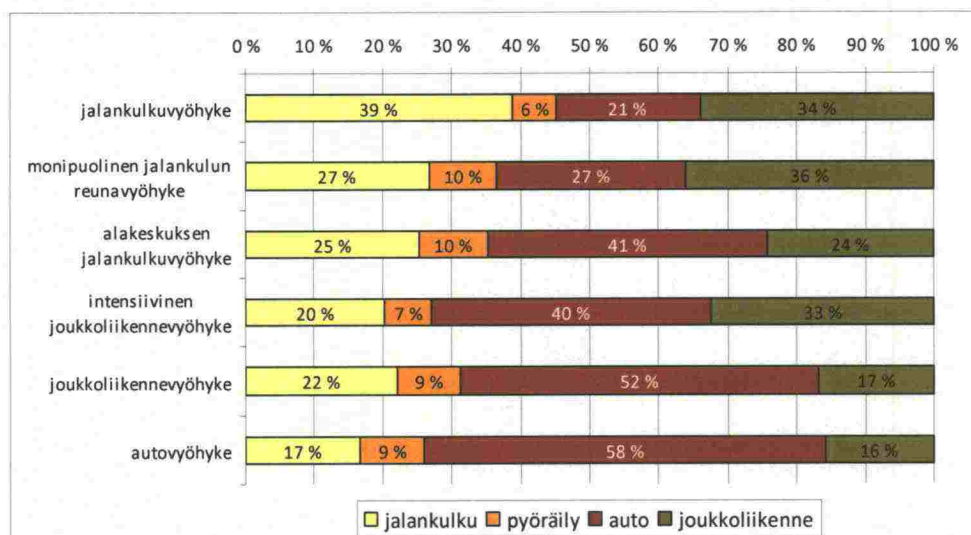
va 3.11). Arkivapaa-ajan matkoilla henkilöautolla kuljettajana tehtyjen matkojen osuus on kuitenkin pienempi kuin työmatkoilla. Arkivapaa-ajan matkoista noin 40 % tehdään kävellen tai pyörällä. Joukkoliikenteen kulkutapaosuus jää arkivapaa-ajan matkoilla noin puoleen työ- ja koulumatkojen joukkoliikenneosuudesta.

Erityisvapaa-ajan matkoilla henkilöauton kuljettajana tehtyjen matkojen osuus on pienempi kuin arkivapaa-ajan matkoilla ja henkilöautolla matkustajana tehtyjen matkojen osuus kasvaa neljännekseen kaikista matkoista. Koska erityisvapaa-ajan matkat ovat melko pitkiä, vain noin neljännes matkoista tehdään kävellen tai pyöräillen.



Kuva 3.11 Kulkutapajakauma arki- ja erityisvapaa-ajan matkoilla sekä työ- ja koulumatkoilla Helsingin seudun liikennetutkimuksen havaintoaineistossa.

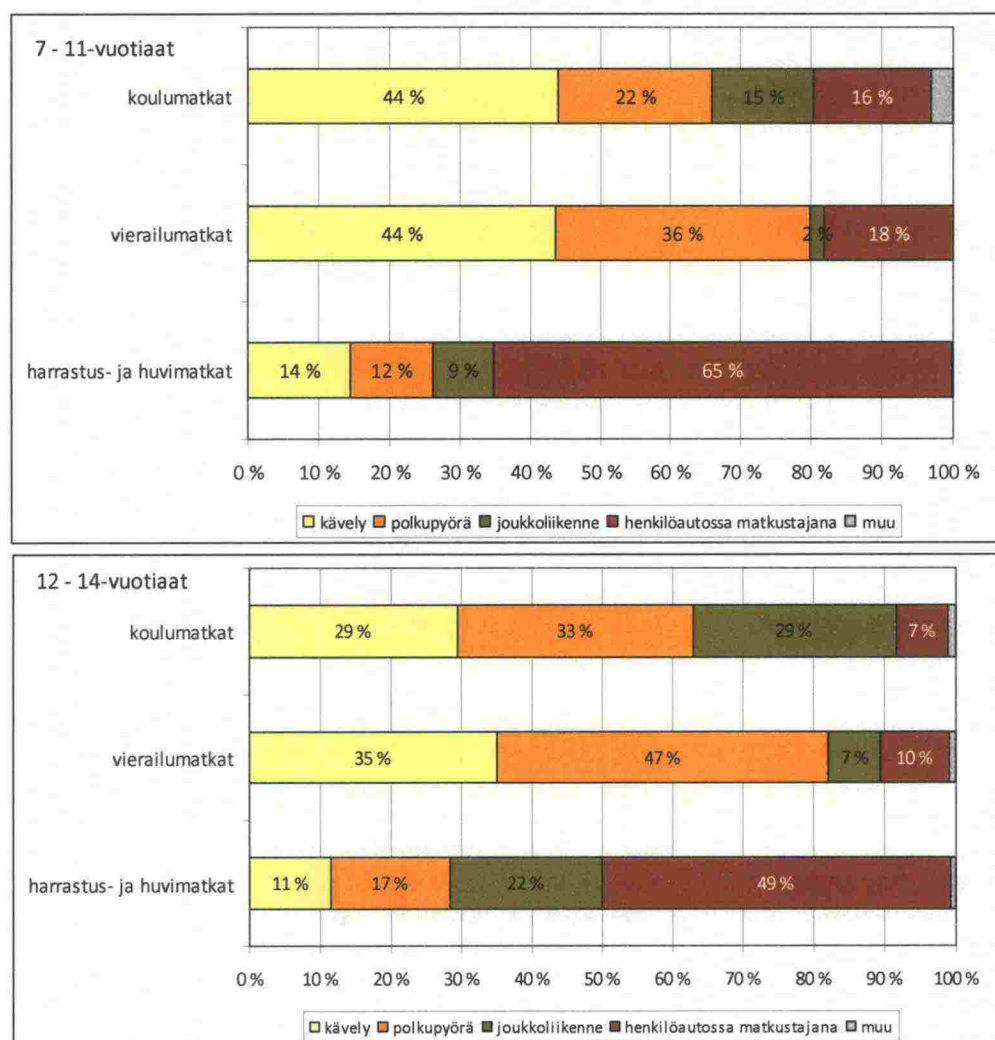
Vapaa-ajan matkojen kulkutapajakauma vaihtelee huomattavasti yhdyskuntarakenteen eri osissa. Kuvassa 3.12 on esitetty vapaa-ajan matkojen kulkutapajakauma pääkaupunkiseudulla yhdyskuntarakenteen eri vyöhykkeillä asuvilla. Jalankulkuvyöhyke kuvaa Helsingin keskustaa ja monipuolinen jalankulun reunavyöhyke sitä reunustavaa noin 3 kilometrin säteelle ulottuvaa aluetta. Alakeskuksen jalankulkuvyöhykkeet kuvaavat palveluiltaan vetovoimaisten kaupunginosakeskusten vyöhykkeitä. Jalankulkuvyöhykkeellä tai sen reunavyöhykkeellä ja alakeskuksissa asuvat tekevät vapaa-ajan matkoistaan 35–45 % jalan tai polkupyörällä. Jalankulkuvyöhykkeen ja sen reunavyöhykkeen asukkaiden vapaa-ajan matkoista yli kolmannes on joukkoliikennematkoja. Autovyöhykkeellä asuvien tekemistä vapaa-ajan matkoista lähes 60 % tehdään autolla. (Ristimäki et al. 2009)



Kuva 3.12 Erilaisilla yhdyskuntarakenteen vyöhykkeillä asuvien asukkaiden tekemien kotiperäisten vapaa-ajan matkojen kulkutapajakauma. (Ristimäki et al. 2009)

Erityisvapaa-ajan matkoilla käytetään pääosin enemmän henkilöautoa kuin arkivapaa-ajan matkoilla. Ero on huomattava erityisesti lasten tekemillä matkoilla, sillä koulumatkat ja arkivapaa-ajan matkat lapset tekevät vielä pääosin jalan tai pyörällä, mutta erityisvapaa-aikaan kuuluvilla harrastus- ja huvimatkoilla henkilöautolla saattaminen on jo tyypillisin kulkutapa.

Kuvassa 3.13 on esitetty Helsingin seudun laajaan liikennetutkimusaineistoon perustuvia tuloksia lasten kulkutapajakaumasta koulumatkoilla, arkivapaa-aikaan kuuluvilla vierailumatkoilla sekä erityisvapaa-aikaan kuuluvilla harrastus- ja huvimatkoilla. Vierailumatkoista lapset tekevät 35–44 % jalkaisin, 36–47 % pyörällä ja henkilöautolla kyyditsemisen osuus on 10–20 %. Vierailumatkojen suuri jalankulun ja pyöräilyn osuus kuvaavat matkojen paikallista luonnetta: 7–14-vuotiaiden lasten vierailumatkojen pituus on keskimäärin vain noin 3 km. Harrastusmatkoilla henkilöautolla kyyditsemisen osuus kasvaa alle 12-vuotiaiden ryhmässä 65 %:iin ja jalankulun ja pyöräilyn yhteenlaskettu osuus jää alle kolmannekseen. 12–14-vuotiaiden harrastusmatkoista noin puolet tehdään henkilöauton kyydissä matkustaen. Harrastusmatkojen keskipituus on 7–14-vuotiailla noin 6 km.



Kuva 3.13 7–11- ja 12–14-vuotiaiden lasten kulkutapajakauma Helsingin seudun liikennetutkimuksessa koulumatkoilla, arkivapaa-aikaan kuuluvilla vierailumatkoilla sekä erityisvapaa-aikaan kuuluvilla harrastus- ja huvimatkoilla.

3.4 Pitkät erityisvapaa-ajan ja lomavapaa-ajan matkat kotimaassa

3.4.1 Pitkien erityisvapaa-ajan matkojen ominaisuuksia

Tässä kappaleessa on esitelty pitkien kotimaassa tehtävien erityisvapaa-ajan matkojen ja lomamatkojen ominaisuuksia ja erityispiirteitä. Matkoille on yhteistä, että ne ulottuvat päivittäisen elinpiirin ulkopuolelle ja ovat tyypillisimmin luonteeltaan satunnaisia.

Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2004–2005

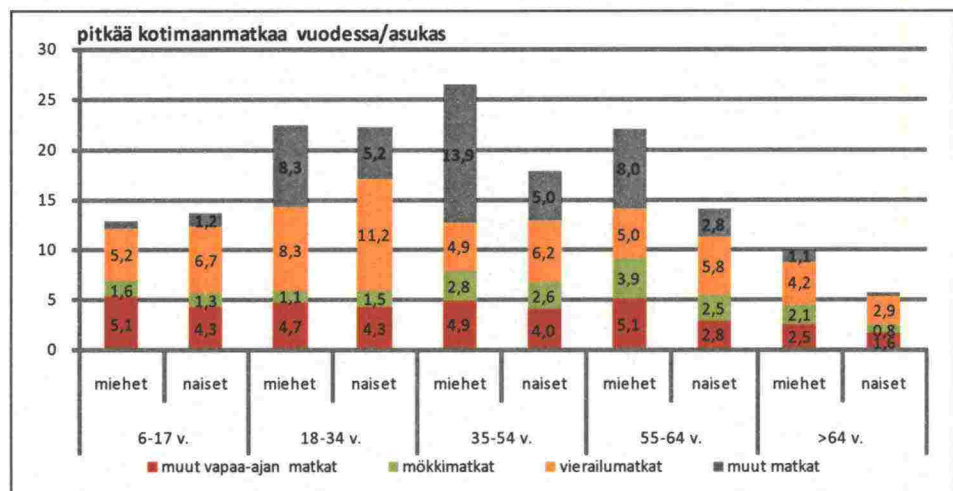
Valtakunnallisissa henkilöliikennetutkimuksissa on kerätty päivämatkojen lisäksi tietoa suomalaisten pitkistä yli 100 kilometrin pituisista matkoista. Aineisto soveltuu hyvin suomalaisten vapaa-ajan matkojen tutkimiseen, sillä suurin osa pitkistä matkoista liittyy vapaa-ajan viettoon. Tässä yhteydessä

vapaa-ajan matkoina on käsitelty vierailu-, mökki- ja lomamatkoja sekä muita selvästi vapaa-ajan viettoon liittyviä matkoja. Nämä matkat kuuluvat pääosin erityisvapaa-ajan matkojen ryhmään. Ostosmatkat sisältyvät muihin matkoihin, sillä ostos- ja asiointimatkojen osuus on yli 100 kilometrin pituisissa matkoissa melko pieni.

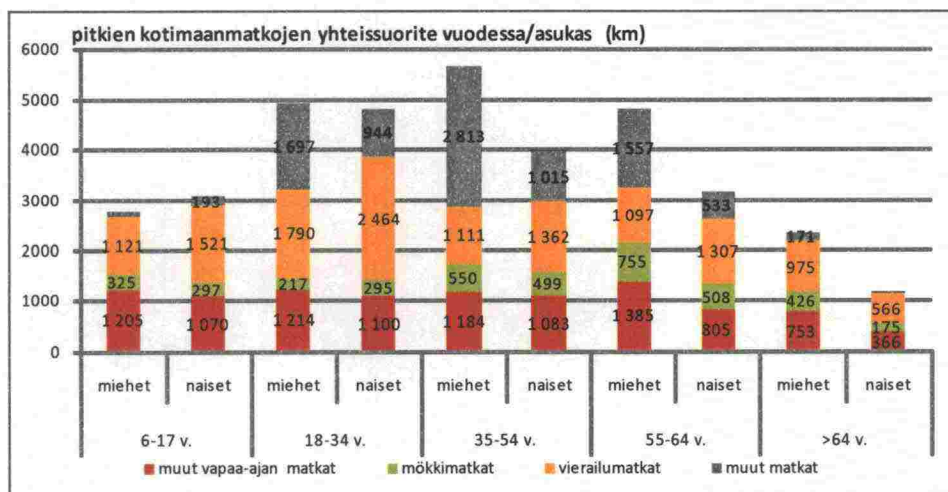
Vuosina 2004–2005 kerätyn aineiston mukaan suomalaiset tekevät neljän viikon aikana kotimaassa keskimäärin 1,3 pitkää matkaa, joista 0,9 liittyy vapaa-aikaan. Näiden matkojen suorite on yhteensä lähes 300 kilometriä, joista 210 km syntyy vapaa-ajan matkoilla. Koko vuodessa matkoja syntyy näin noin 18, joista vapaa-ajan matkoja on 12. Vapaa-ajan matkoista noin puolet on vierailumatkoja, noin kuudesosa mökkimatkoja ja loput muita vapaa-ajan matkoja.

Eniten kotimaan pitkiä matkoja tekevät 35–54-vuotiaat miehet niin matkaluvun (27 matkaa/vuosi) kuin kokonaissuoritteinkin (5 700 km/vuosi) mukaan (kuvat 3.14 ja 3.15). Naisten aktiivisin ikäryhmä on 18–34-vuotiaat, jonka jälkeen sekä matkaluvut että suoritteet alkavat laskea selvästi. Miehet tekevät vielä 55–64-vuotiaana suunnilleen yhtä paljon pitkiä matkoja kuin 18–34-vuotiaana, minkä jälkeen heidänkin liikkumisensa vähenee.

Eniten vapaa-ajan matkoja tekevät 18–34-vuotiaat naiset (17 matkaa ja 3 900 km/vuosi). Vaikka miesten ja naisten matkaluvut eivät kokonaisuudessaan eroa kovin paljon alle 35-vuotiaiden ryhmissä, matkojen tarkoituksen mukaan eroja syntyy jo aikuisikään tultaessa. Miehillä muiden kuin vapaa-ajan matkojen määrä ja suorite alkavat kasvaa selvästi. Lähes koko työikäiselle väestölle onkin tyypillistä, että naiset tekevät vapaa-ajan matkoja jonkin verran miehiä enemmän, vaikka kokonaisuudessaan miehet liikkuvat selvästi enemmän. Eläkeikään tultaessa miesten matkatuotokset ovat kuitenkin naisia suurempia myös vapaa-ajan matkoilla.



Kuva 3.14 Suomalaisen tekemät pitkät kotimaanmatkat sukupuolen ja ikäryhmän mukaan jaoteltuina. (HLT 2004-2005)

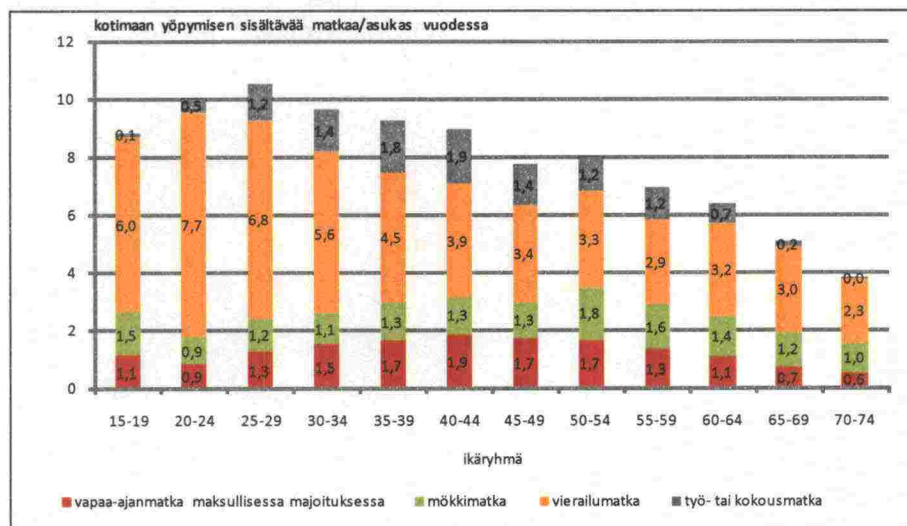


Kuva 3.15 Suomalaisten tekemien pitkien kotimaanmatkojen suoritteet sukupuolen ja ikäryhmän mukaan jaoteltuina. (HLT 2004-2005)

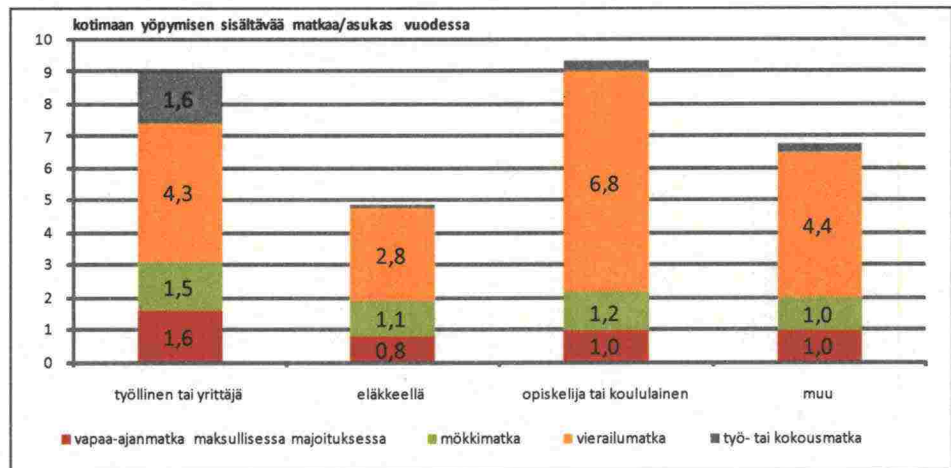
Suomalaisten matkailu 2008

Suomalaiset tekevät keskimäärin 0,65 elinpiirin ulkopuolelle ulottuvaa yöpymisen sisältävää kotimaanmatkaa kuukaudessa eli noin 8 matkaa vuodessa, joista vapaa-ajan matkoja on 7. Matkaluku on Suomalaisten matkailu-aineistossa henkilöliikennetutkimuksen aineistoa pienempi, sillä henkilöliikennetutkimuksen aineistossa rajana on ollut 100 kilometriä, kun taas Suomalaisten matkailu-aineistossa rajana on tavanomainen elinpiiri, mutta matkaan on pitänyt sisältyä yöpyminen.

Kuvan 3.16 mukaisesti eri ikäluokista suurimmat matkaluvut ovat 25–29-vuotiailla ja 20–24-vuotiailla. Matkaluku pienenee iän myötä. Opiskelijat, koululaiset ja työlliset tekevätkin keskimäärin lähes kaksinkertaisen määrän matkoja eläkeläisiin nähden (kuva 3.17).



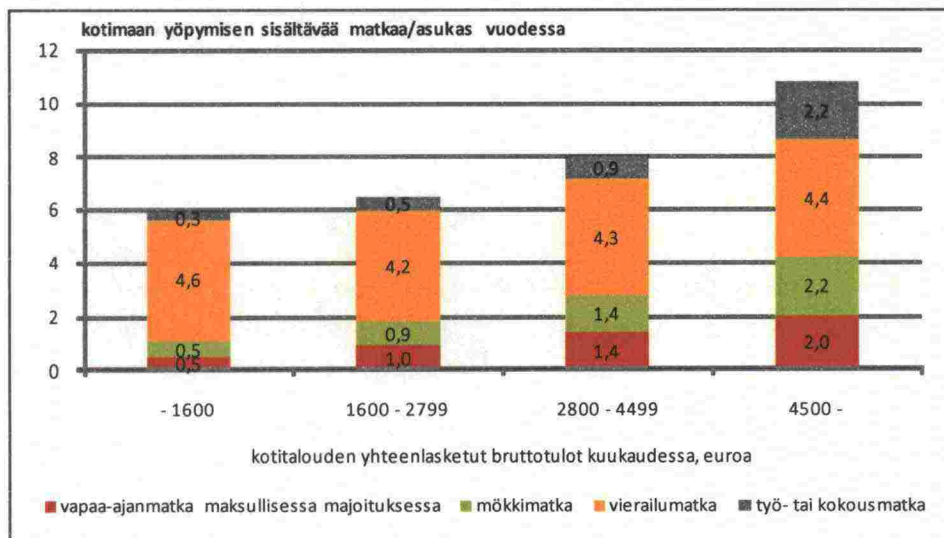
Kuva 3.16 Suomalaisten tekemien yöpymisen sisältäneiden kotimaanmatkojen määrä ikäryhmittäin vuonna 2008 (matkaa asukasta kohti vuodessa). (Tilastokeskus 2009)



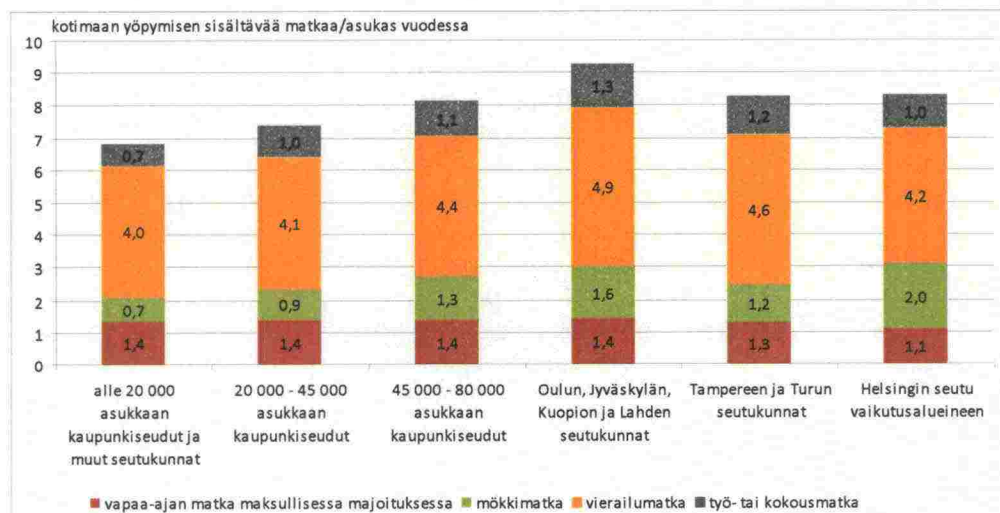
Kuva 3.17 Suomalaisten tekemien yöpymisen sisältäneiden kotimaanmatkojen määrä päätoimittain vuonna 2008 (matkaa asukasta kohti vuodessa). (Tilastokeskus 2009)

Kotitalouden koolla ei ole merkittävää vaikutusta matkalukuun, vaikka matkojen määrä näyttäisikin pienenevän, kun perheenjäsenten määrä kasvaa yli viiden. Miehet tekevät jonkin verran enemmän yöpymisen sisältäviä matkoja kuin naiset. Koko vuoden ajalle laskettuna miesten matkaluku on aineiston perusteella 8,2 ja naisten 7,4, mutta erot näkyvät käytännössä ainoastaan 20–44-vuotiaiden joukossa. Miesten joukossa on enemmän hyvin aktiivisia liikkujia, jotka tekevät kaksi matkaa tai enemmän kuukaudessa.

Kuvan 3.18 mukaan tulotasolla ja pitkien vapaa-ajan matkojen määrällä on selvä yhteys. Kotitalouksien ylimpään tulokvartiiliin kuuluvat tekevät kotimaassa keskimäärin lähes kaksi kertaa niin paljon matkoja kuin alimpaan kuuluvat. Koulutustasolla on havaittavissa samankaltainen ilmiö: korkeasti koulutetut matkustavat huomattavasti enemmän kuin matalasti kouluttautuneet. Seutukunnan koon osalta voidaan havaita, että suurilta kaupunkiseuduilta tehdään keskimäärin hieman enemmän matkoja kuin pieniltä (kuva 3.19). Matkaluvut ovat pienimpiä alle 20 000 seutukunnissa ja suurimpia Oulun, Jyväskylän, Kuopion ja Lahden suuruusluokkaan kuuluvissa seutukunnissa.



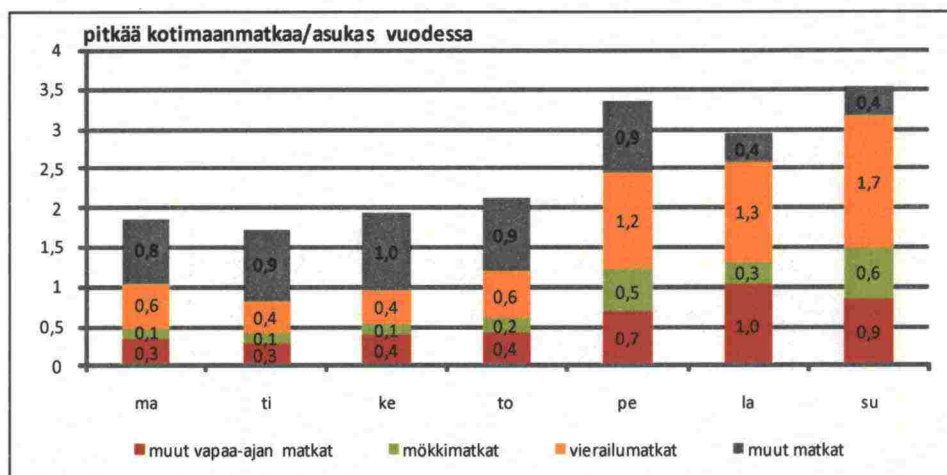
Kuva 3.18 Suomalaisten tekemien yöpymisen sisältäneiden kotimaanmatkojen määrä eri tuloluokissa vuonna 2008 (matkaa asukasta kohti vuodessa). (Tilastokeskus 2009)



Kuva 3.19 Eri asuinalueilla asuvien suomalaisten tekemien yöpymisen sisältävien kotimaanmatkojen määrä vuonna 2008 (matkaa asukasta kohti vuodessa). (Tilastokeskus 2009)

Ajallinen vaihtelu

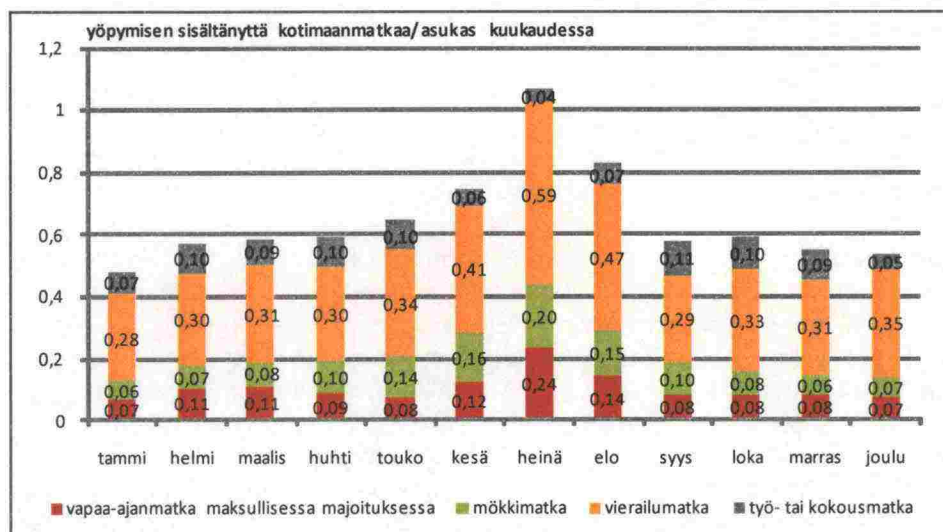
Henkilöliikennetutkimuksen aineisto mahdollistaa myös matkojen ajallisen jakauman tarkastelun. Jos tarkastellaan pitkien vapaa-ajan matkojen jakautumista viikonpäiville, matkojen havaitaan painottuvan viikonloppuun (kuva 3.20). Vähiten matkoja tehdään tiistaisin, mutta maanantai, keskiviikko ja torstai ovat samassa suuruusluokassa. Perjantai ja lauantain vapaa-ajan matkaluvut ovat jo kolminkertaisia ja sunnuntain lähes nelinkertainen tiistaihin verrattuna. Mökkimatkat painottuvat selvästi perjantaihin ja sunnuntaihin, kun taas vierailumatkoja tehdään eniten sunnuntaisin.



Kuva 3.20 Suomalaisten tekemät pitkät kotimaanmatkat viikonpäivittäin. (HLT 2004-2005)

Eri kuukausien välisessä vertailussa heinäkuu on vilkkein vapaa-ajan matkustusajankohta. Toiseksi eniten matkoja tehdään elokuussa, jolloin mökkimatkoja syntyy jopa hieman enemmän kuin heinäkuussa, mutta vierailumatkojen ja etenkin muiden vapaa-ajan matkojen määrä on suurin heinäkuussa. Yleisesti ottaen pitkät vapaa-ajan matkat ja varsinkin mökkimatkat painottuvat kesäkuukausiin, kun taas vähiten kotimaan vapaa-ajan matkoja tehdään marraskuussa ja melko vähän myös tammi-huhtikuussa. Myös joulukuu jää matkaluvultaan jälkeen kaikista touko- ja lokakuun välisistä kuukausista. Tutkimusvuonna pääsiäinen oli maaliskuussa, jonka matkaluku onkin selvästi korkeampi kuin ympäröivien helmi- ja huhtikuun, joten pääsiäisellä vaikuttaisi olevan merkittävä vapaa-ajan matkustusta lisäävä vaikutus.

Suomalaisten matkailu -aineiston avulla ei voida tutkia matkojen painottumista eri viikonpäiville, mutta kuukausittaisen vertailun se mahdollistaa, jolloin kriteerinä on matkan päättymiskuukausi. Tämän perusteella heinäkuussa tehdään selvästi eniten matkoja, mutta myös muut kesäkuukaudet elo- ja kesäkuu ovat vilkkaita (kuva 3.21). Vastaavasti tammikuu ja syyskuu ovat hiljaisimpia. Erot syntyvät erityisesti vapaa-ajan matkoista majoituksessa sekä vierailumatkoista, mutta luonnollisesti myös mökkimatkoja tehdään kesällä eniten. (Tilastokeskus 2009)



Kuva 3.21 Suomalaisten tekemät yöpymisen sisältäneet kotimaanmatkat jaoteltuna kuukausittain matkan päättymisajankohdan mukaan. (Tilastokeskus 2009)

Matkojen kesto

Kotimaan matkojen osalta Suomalaisten matkailu -aineisto kattaa vain yöpymisen sisältäneet matkat. Vapaa-ajan matkoilla suurimmat osuudet ovat kaksi yötä (40 %) ja yhden yön (30 %) kestäneillä matkoilla. Työmatkat ovat tyypillisesti lyhyempiä: suurimmat osuudet ovat yhden yön (59 %) ja kaksi yötä (24 %) kestäneillä matkoilla (taulukko 3.8). Läkkäävät ihmiset tekevät keskimäärin jonkin verran pitkäkestoisempia vapaa-ajan matkoja kuin muut – ero on merkittävä erityisesti yli 65-vuotiaiden osalta. Samantapainen trendi on havaittavissa vertailtaessa eri päätoimissa olevien henkilöiden matkojen kestoja: eläkeläiset tekemät vapaa-ajan matkat ovat keskimäärin pitkäkestoisempia kuin työllisten, opiskelijoiden tai koululaisten. Työkäisistä pisimpiä työmatkoja tekevät 20–34-vuotiaat ja lyhyimpiä keski-ikäiset. Naisten vapaa-ajan matkat ovat keskimäärin hiukan pitkäkestoisempia kuin miesten, mutta työmatkoissa tilanne kääntyy niukasti toisin päin.

Taulukko 3.8 Suomalaisten tekemien yöpymisen sisältäneiden kotimaanmatkojen jakautuminen keston perusteella. (Tilastokeskus 2009)

| | 1 yö | 2 yötä | 3–5 yötä | 6–9 yötä | yli 9 yötä |
|-------------------|--------|--------|----------|----------|------------|
| Vapaa-ajan matkat | 29,7 % | 40,3 % | 22,3 % | 5,7 % | 2,0 % |
| Työmatkat | 59,0 % | 23,6 % | 15,0 % | 1,4 % | 1,0 % |

Yhden ja kahden hengen kotitalouksissa asuvat tekevät keskimäärin vähemmän pitkäkestoisempia vapaa-ajan matkoja kuin suurempien kotitalouksien asukkaat. Yhden hengen kotitaloudet tekevät selvästi muita ryhmiä pidempiä työmatkoja. Pääkaupunkiseudun asukkaat tekevät keskimäärin hiukan pitkäkestoisempia vapaa-ajan matkoja kuin pienemmissä seutukunnissa asuvat, mutta työmatkoissa trendi on päinvastainen. Tuloluokalla tai koulutustasolla ei ole selvästi havaittavaa vaikutusta keskimääräiseen matkan keston – tosin korkeissa tuloluokissa lyhytkestoiset vapaa-ajan matkat korostuvat hiukan enemmän kuin matalissa.

3.4.2 Vierailumatkat

Suurin osa pitkistä yöpymisen sisältävistä kotimaanmatkoista on vierailumatkoja. Vierailumatkoja tekevät eniten 20–29-vuotiaat ja yli 30-vuotiailla matkojen määrä vähenee melko tasaisesti iän myötä (kuva 3.16 ja 3.18). Eri päätoimista vierailumatkoja tekevät eniten opiskelijat ja koululaiset.

Pääsääntöisesti vierailumatkojen osuus on sitä pienempi ja mökkimatkojen sekä maksullisen majoituksen vapaa-ajan matkojen sitä suurempi, mitä suuremmasta seutukunnasta on kyse. Erot eivät ole kuitenkaan ole suuria, ja vierailumatkat ovat selvästi merkittävien matkaryhmä kaikissa seutukuntaryhmissä. Eri tuloluokkien välillä on kuitenkin havaittavissa vahva suuntaus: vierailumatkojen osuus on suurin, lähes 80 %, alimmassa tuloluokassa. Matkalukujen kautta tarkasteluna tilanne on se, että vierailumatkojen määrä ei muutu paljon, mutta muita vapaa-ajan matkoja tehdään ylemmissä tuloluokissa enemmän (kuva 3.20). Yksin asuvat tekevät selvästi eniten vierailumatkoja, mutta muutoin kotitalouden koon vaikutus matkojen tarkoitusjakumaan on melko pieni. Yli viiden hengen kotitaloudet tekevät 2–5 hengen kotitalouksia vähemmän matkoja karkeasti ottaen kaikissa matkaryhmissä.

3.4.3 Matkat vapaa-ajan asunnolle

Kesämökkeily on Suomessa suosittu vapaa-ajan viettomuoto. Vähintään kuukauden vuodessa mökillä aikaa viettäviä on arvioitu olevan noin 800 000. Aktiiviset kesämökkeilijät asuvat yleisimmin kerros- ja rivitaloissa kaupunkimaisessa asuinympäristössä autollisissa kotitalouksissa. Mökkeilyharrastuksen suosion kasvun on arvioitu linkittyvän kaupungistumiseen, jonka tiiviille asuinympäristölle haetaan vaihtelua vapaa-ajan asumisen luonnonläheisistä sijainnista. Suomessa mökkikulttuurin ei ole niinkään ennakoitu vähenevän, mutta sen muodon on arvioitu muuttuvan lähemmäs kaupunkiasumisen vaatimustasoa ja mökin huoltoon ja ylläpitoon on arvioitu tulevaisuudessa käytettävän yhä useammin ulkopuolisia palveluntuottajia, jolloin mökin omistajat voivat keskittyä vapaa-ajan viettoon ja ulkoiluun. (Timonen 2009)

Vapaa-ajan asuntojen merkityksen vapaa-ajan käytössä on tulevaisuudessa ennakoitu säilyvän ennallaan. Uusien kesämökkien pinta-alan ja varustetason kasvu on ollut havaittava ilmiö jo yli 10 vuotta. (Perrels ja Kangas 2007) Väestön ikärakenteen muutos lähivuosikymmeninä vaikuttaa siihen, että vapaa-ajan asumisen suosio todennäköisesti kasvaa. Samalla on ennakoitavissa, että vapaa-ajan asumisen muodot laajenevat ja vapaa-ajan asunnolla vietetään yhä pidempiä ajanjaksoja.

Tärkein syy mökkeilyyn on mökin omistajien mukaan mahdollisuus luonnossa oleskeluun, mökkiympäristö sekä vaihtelunhalu. Yli 40 % mökkeilijöistä mainitsi mökillä käynnin syyksi luonnossa oleskelun mahdollisuuden. Myös mökkiympäristöön liittyvät syyt kytkeytyvät luonnon läheisyyteen. Lisäksi ns. mökkipuuhat – esimerkiksi kalastus, saunominen, marjastus, uinti, grillaus – ja mahdollisuus rentoutumiseen mainitaan usein syynä mökille matkustamiseen. (Hiltunen 2005)

Pitkänen ja Kokki (2005) ovat jakaneet kesämökkeilijät viiteen ryhmään mökillä vietetyn ajan motiivien perusteella (taulukko 3.9). Tapamökkeilijöille tyy-

pillistä on mökillä ajan vietto kesäkuukausien aikana. Tapamökkeilijöihin kuuluu enimmäkseen eläkeläispariskuntia, joille mökkeilystä on tullut vakiintunut kesäviettotapa. Myös osa-aika-asujien ryhmässä on paljon eläkeläisiä, erona tapamökkeilijöihin on kuitenkin kesämökillä vietetty aika – osa-aika-asujat viettävät mökillä paljon aikaa ja hyödyntävät mökkiä ympäri vuoden. Mökistä on osa-aika-asujille muodostunut kakkosasunnon tapainen vapaa-ajan asunto. Maaseutueluisten ryhmän jäsenet ovat usein kotoisin maaseudulta ja mökki edustaa heille ihanteellista luonnonläheistä asuinpaikkaa. Myös maaseutueluiset käyttävät mökkiään aktiivisesti eri vuodenaikoina ja monet heistä ovat suunnitelleet muuttavansa jossain elämänvaiheessa pysyvästi vapaa-ajan asunnolleen. Kesälomalaisten ryhmässä on paljon toisen sukupolven kaupungissa asuvia mökkiläisiä, jotka viettävät useimmiten kesälomakaudella useamman viikon intensiivisen mökkiajanjakson, mutta eivät käy mökillään yhtä säännöllisesti kuin muut ryhmät. Mökkeilyharrastajat viettävät mökillä suhteellisen paljon aikaa erityisesti viikonloppuisin. Mökkeilyharrastajiin kuuluu paljon eläkeikää lähestyviä pariskuntia, joista yli puolet arvioi, että viettää tulevaisuudessa nykyistä enemmän aikaa kesämökillään. (Pitkänen ja Kokki 2005)

Taulukko 3.9 Vapaa-ajan asukkaiden jakautuminen erilaisiin profiileihin. (Pitkänen ja Kokki 2005)

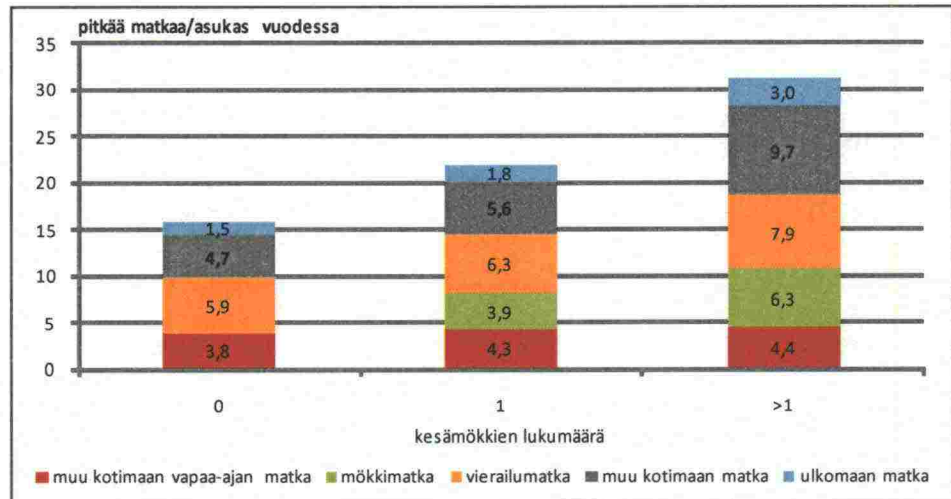
| vapaa-ajan asukkaiden profiili | osuus tutkimukseen osallistuneista vapaa-ajan asukkaista |
|--------------------------------|--|
| tapamökkeilijät | 10 % |
| osa-aika-asujat | 17 % |
| maaseutueluiset | 19 % |
| kesälomalaiset | 29 % |
| mökkeilyharrastajat | 26 % |

Mökkimatkoja tekevät eniten 50–59-vuotiaat suomalaiset ja eläköityneet (Tilastokeskus 2009). Eläkeläisillä on muita ryhmiä useammin mökki käytettävissään ja 65–74-vuotiaat on eniten omalla mökillä aikaa käyttävä ryhmä (Pääkkönen ja Niemi 2002). Monet eläkkeellä olevat viettävät vapaa-ajan asunnolla suhteellisen pitkiä aikoja kerrallaan, sillä työelämästä pois jääminen mahdollistaa uudentyyppisen ajankäytön.

Etäisyys kotoa kesämökille vaikuttaa huomattavasti mökin käyttöasteeseen ja käytön ajoittumiseen. Mökkibarometrin (2003) mukaan keskimääräinen etäisyys kesämökille on noin 110 km, mutta mediaanietäisyys noin 50 km. Suurimmalla osalla suomalaisten kesämökki sijaitsee omassa maakunnassa. Mökki on omassa asuinmaakunnassa yli 59 %:lla vastaajista Uudenmaan, Itä-Uudenmaan ja Päijät-Hämeen maakuntia lukuun ottamatta. Uudellamaalla asuvista kesämökin omistajista vain 23 %:lla, Itä-Uudellamaalla 51 %:lla ja Päijät-Hämeessä noin 55 %:lla oli mökki omassa asuinmaakunnassaan. (Perrels ja Kangas 2007)

Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen mukaan kesämökin omistuksella on yhteys matkustusaktiivisuuteen kanssa siten, että mökin omistavat tekevät enemmän paitsi mökkimatkoja, myös muita pitkiä erityisvapaa-ajan matkoja – ja vielä enemmän matkoja tekevät ne, joiden perheellä on enem-

män kuin yksi mökki (kuva 3.22). Myös suoritteet käyttäytyvät samalla tavalla.



Kuva 3.22 Suomalaisten tekemien pitkien matkojen lukumäärät matkaryhmittäin kesä mökin omistuksen kautta tarkasteltuna. (HLT 2004-2005)

Myös Perrels ja Kangas (2007) havaitsivat ajankäyttötutkimuksen aineistoon perustuvassa selvityksessään, että kesä mökin omistajat tekevät muita väestöryhmiä enemmän lomamatkoja ulkomaille. Sen sijaan ajankäyttötutkimuksen aineiston perusteella mökkeilijät osallistuvat muita vastaajia harvemmin muihin vapaa-ajan harrastuksiin, kuten urheilu- ja kulttuuritapahtumiin. Mökinomistajien havaittiin yleisesti matkustavan enemmän kuin muiden samaan tuloluokkiin kuuluvien, minkä ei arvioitu johtuvan mökkeilystä vaan mökin omistajien muista ominaisuuksista.

Uusi mukavaan elämään ja kaupunkimaisempaan elämäntapaan tottunut nuorten sukupolvi saattaa tulevaisuudessa keskittyä enemmän elämyksellisyteen kuin hiljaisuuden kokemuksiin. Oman mökin ja marjastuksen sijaan luontokokemus voidaan kokea kaupungin puistossa poistumatta kaupunkialueelta. Suomalaiseen kulttuuriin kuuluu luonnon limittyminen asuinalueen sisälle. Osalle väestöä se voi tulevaisuudessa olla riittävästi. Nuorten ryhmäkeskustelussa lähes kaikki osallistujat arvelivat tulevaisuudessa viettävänsä merkittävästi aikaa kesä mökillä. Tulevaisuuden asuinpaikasta ja asumisvalinnoista riippumatta mökkielämän arvioitiin tuovan kaivattua vaihtelua urbaaniin elämänrytmiin. Osallistujat kertoivat tottuneensa lapsesta asti viettämään kesä mökillä pitkiäkin aikoja ja pitävänsä sitä erinomaisena lomaviettomuotona. Pitkien aikojen vietto kesä mökillä ja esimerkiksi etätyön tekeminen kesä mökiltä koettiin houkutteleviksi ajankäytön vaihtoehtoiksi. Kesä mökillä mielekkäiksi vapaa-ajanviettomuodoiksi mainittiin piha- ja puutarhatyöt, kalastaminen, sienestys ja marjastus, nikkarointi ja saunan lämmitys. Monet näistä aktiviteeteista mielletäisiin vakituksessa asuinympäristössä vapaa-ajan sijasta velvoittaviksi kodinhoitotoiksi. Keskustelussa esimerkiksi pientaloasumisesta pihatyöt nimettiin epämiellyttäväiksi velvoitteiksi, mutta kesä mökillä niitä tehtäisiin mielellään.

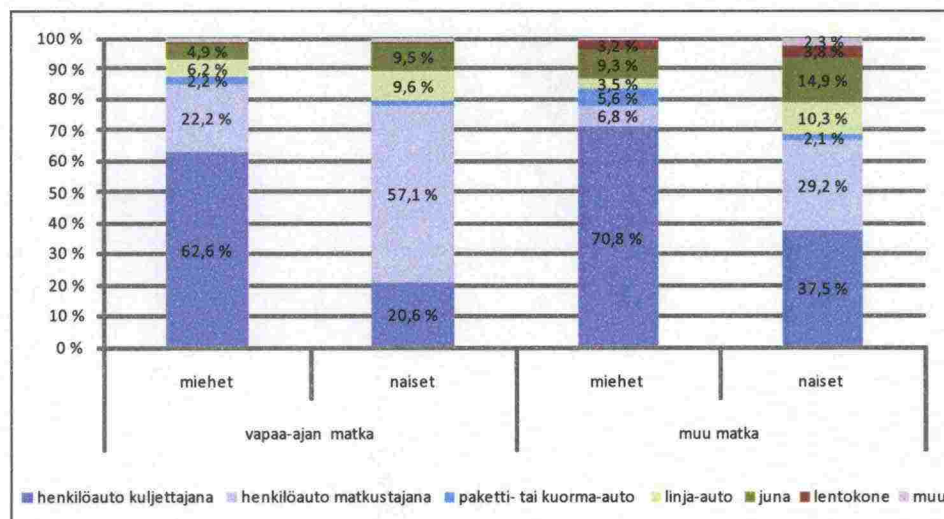
Varsinkin kaupungeissa asuville nuoret ryhmäkeskustelun osallistujat näkivät kesä mökin tuovan vaihtelua asumisrutiineihin, jos vesi pitää kantaa kai-

vosta ja sauna lämmittää puilla. Mökiltä haettavaan elämyksiin kuuluvat luontokokemukset, rakennusten ylläpitotyöt ja erilaiset pihatyöt. Kesämökin varustetason ei arvioitu olevan olennaista, vaikkakin mukavuudenhalun ennakointiin iän mukana kasvavan, jolloin mökin vaatimustaso mahdollisesti kasvaa. Mitä enemmän mökillä arvioitiin vietettävän aikaa, sitä paremmin varusteltu sen tulisi olla. Olennaista kuitenkin on, että mökki sijaitsee miellyttävässä paikassa ja tarjoaa mahdollisuuksia luontokokemuksiin ja ympäristön vaihtokseen.

Myös oululaisten asukkaiden ryhmähaastatteluun osallistujat kokivat mökin tärkeäksi. Ne joilla mökki oli, kokivat sen ympäristössä olevan luonnon parhaaksi rauhoittumispaikaksi. Kaupungin puistot ja lähialueet eivät palvelleet heille samaa asiaa. Ne osallistujat joilta mökki puuttui, totesivat haluavansa ainakin kerran kesässä päästä mökille "oikeaan luontoon". Heille kaupungin lähiluonto kuitenkin riitti rauhoittumispaikaksi. Kaikkien mökittömien osallistujien unelma oli saada oma mökki.

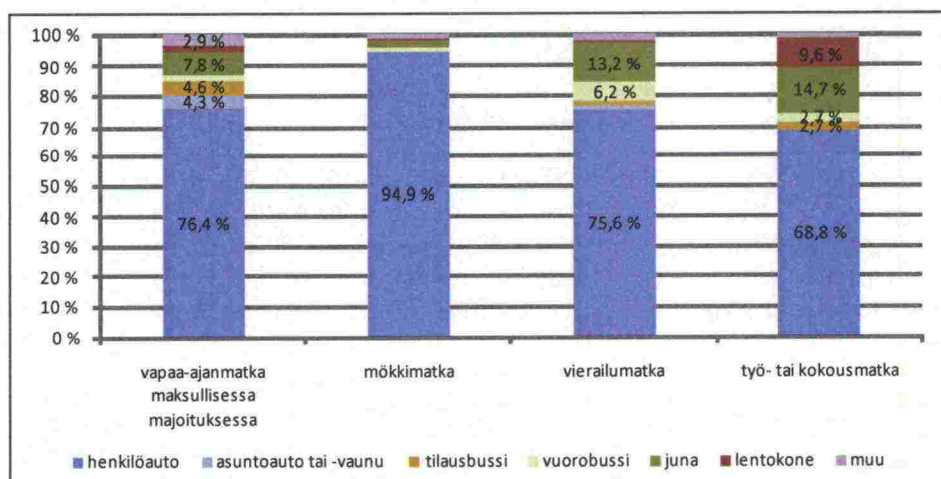
3.4.4 Pitkien erityisvapaa-ajan matkojen kulkutavat

Eri kulkutapoja tarkasteltaessa tilanne on pääsääntöisesti se, että joukkoliikennettä käytetään pitkillä vapaa-ajan matkoilla vähemmän kuin muilla pitkillä matkoilla. Tämä pätee niin rautatie- kuin lentomatrustukseen, mutta linja-autoliikenteen osuus on vapaa-ajan matkojen kulkutavoissa hiukan suurempi kuin keskimäärin. Ilmiö korostuu erityisesti miesten tekemissä matkoissa. Muutoin keskeisin sukupuolten välinen ero on vapaa-ajan matkoisakin se, että yleisin kulkutapa on miehillä henkilöauton kuljettaja (kulkutapaosuus 63 %), ja naiset vastaavasti kulkevat useimmiten henkilöautossa matkustajana (kulkutapaosuus 57 %) (kuva 3.23). Henkilöauton matkustajana liikkuminen on vapaa-ajan matkoilla selvästi yleisempää kuin muilla matkoilla, kun taas henkilöauton kuljettajana liikutaan vähemmän. Vapaa-ajan matkoilla siis toisaalta yksin ajaminen on vähäisempää kuin muilla matkoilla, mutta kokonaisuudessaan henkilöauton osuus on pitkillä vapaa-ajan matkoilla suurempi (81 %) kuin muilla pitkillä matkoilla (74 %). Joukkoliikennettä suosivat erityisesti eläkeikäiset ja 18–34-vuotiaat naiset sekä alle 18-vuotiaat.

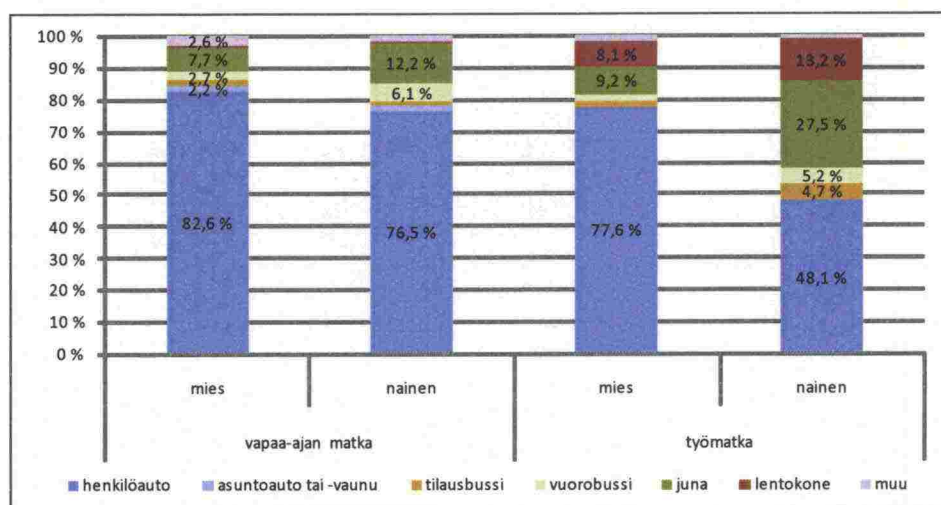


Kuva 3.23 Pitkien kotimaanmatkojen kulkutapajakaumat sukupuolittain ja erikseen vapaa-ajan matkojen ja muiden matkojen osalta. (HLT)

Pääkulkutavat ovat Suomalaisten matkailu -aineistossa tiedossa noin puolelle kaikista yöpymisen sisältäneistä kotimaanmatkoista, joista suurin osa tehdään henkilöautolla (kuva 3.24). Erityisen korkea, 95 %, sen kulkutapaosuus on mökkimatkoilla. Kaikkiaan henkilöauton osuus on miesten matkoista 82 % ja naisten 74 %. Muista kulkutavoista tärkein on juna, jonka osuus vierailumatkoilla nousee melko lähelle 15 prosenttia. Naiset käyttävät junaa ja linja-autoa selvästi enemmän kuin miehet (kuva 3.25). Lentokoneen osuus on kotimaan pitkillä vapaa-ajan matkoilla hyvin pieni. Eri ikäluokista eniten henkilöautoa käyttävät 30–49-vuotiaat. Asuntoauton ja -vaunun osuus kasvaa eläkeikää kohti. Joukkoliikennettä suosivat erityisesti alle 25-vuotiaat, mutta myös eläkeikäiset.

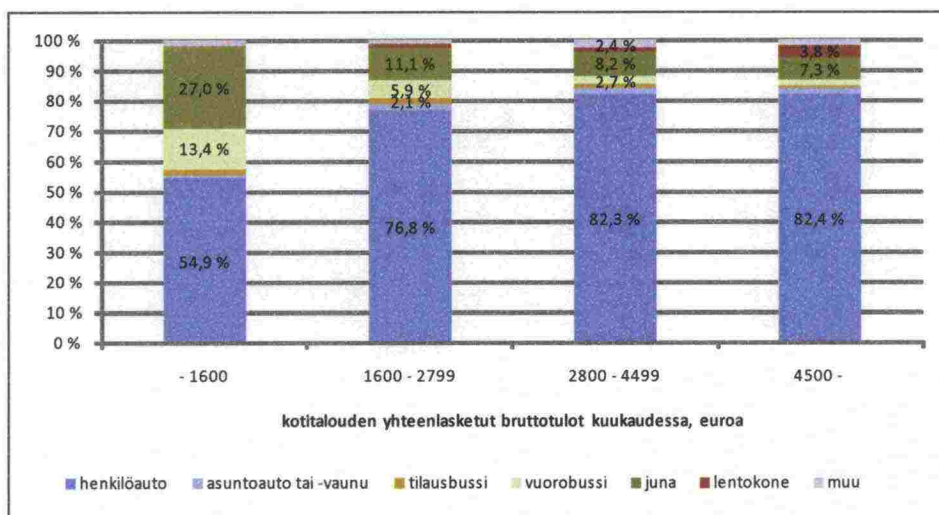


Kuva 3.24 Yöpymisen sisältävien kotimaanmatkojen jakautuminen pääkulkutavan mukaan eri matkaryhmissä. (Tilastokeskus 2009)



Kuva 3.25 Yöpymisen sisältävien kotimaanmatkojen jakautuminen pääkulkutavan mukaan sukupuolittain ja erikseen työhön liittyvillä sekä vapaa-ajan matkoilla. (Tilastokeskus 2009)

Kuvasta 3.26 havaitaan joukkoliikenteen käytön väheneminen ja henkilöauton osuuden kasvu siirryttäessä alemmista tuloluokista ylempiin. Erityisesti alimman tuloneljänneksen kulkutapaprofiili on hyvin erilainen kuin muiden. Ylimmässä tuloluokassa henkilöauton osuus ei enää nouse edellisestä, mutta lentoliikenteen osuus on muita luokkia suurempi. Eri koulutustasoista ammattiopisto- tai alemman korkeakoulututkinnon suorittaneilla on pienin joukkoliikenteen ja suurin henkilöauton kulkutapaosuus. Linja-auton ja junan kulkutapaosuudet ovat selvästi suurimmat yhden hengen kotitalouksissa asuvilla. Erot erikokoisten kotitalouksien välillä ovat pieniä, mutta asuntoauton ja -vaunun suosio kasvaa selvästi kotitalouden koon ollessa vähintään kuusi henkeä.



Kuva 3.26 Kulkutapajakaumat eri tuloluokissa yöpymisen sisältävillä kotimaanmatkoilla. (Tilastokeskus 2009)

3.5 Lomavapaa-aika ulkomaille

3.5.1 Lomavapaa-ajan muutostekijät

Lomavapaa-aika muodostuu lähinnä matkailusta ulkomaille ja kotimaan lomakohteisiin. Matkailun kehityksen on pitkällä aikavälillä ennakoitu olevan kasvava, mutta sen kysyntään vaikuttavat monet toimintaympäristön muutokset. Ludwig (2006) nostaa tutkimuksessaan esille yhteiskunnallisia, teknologisia, taloudellisia, ekologisia ja poliittisia tekijöitä, jotka vaikuttavat matkailun kehitykseen (taulukko 3.10).

Vapaa-ajan liikkumisen määrän kannalta olennaisina asioina asiantuntija-haastattelussa esille tuotiin muun muassa liikkumisen hinta, asennemaailma ja asuinalueiden viihtyisyys. Tällä hetkellä esimerkiksi ulkomaanmatkailu vapaa-ajalla on arvostettua, mutta tilanne voi muuttua. Vastaavasti liikkuminen on edelleen suhteellisen edullista ja eräs haastateltavista arveli muun muassa raaka-aineiden kallistumisen nostavan liikkumisen hintaa. Erityisesti pitkät lomamatkat ovat kustannusherkkiä.

Taulukko 3.10 Matkailun kehitykseen vaikuttavia tekijöitä tulevana vuosikymmeninä.
(Ludwig 2006)

| |
|--|
| <p>yhteiskunnalliset taustatekijät</p> <ul style="list-style-type: none"> – ikääntyvä yhteiskunta: vuonna 2020 ikääntyneet ovat Länsi-Euroopan suurin väestöryhmä – uudet perherakenteet: yksin asuvien määrän kasvu, pienempi lasten keskimääräinen lukumäärä – tuloerojen kasvu ja keskiluokan pieneneminen Länsi-Euroopassa – vapaa-ajan määrän pieneneminen: eläkeiän nostaminen vähentää ikääntyneiden vapaa-aikaa, taloustilanne edellyttää työtuntien määrän lisäämistä – yksilöllisten arvojen merkityksen kasvu, yksilöllisten lomamatkojen kysynnän kasvu – vallitsevien arvojen muutokset - ekologisten, eettisten ja yhteiskunnallisten arvojen merkityksen kasvu – terveyden ja hyvinvoinnin merkityksen kasvu - mahdollisten terveydelle riskiä aiheuttavien kohteiden kysynnän väheneminen |
| <p>teknologiset taustatekijät</p> <ul style="list-style-type: none"> – informaation saatavuus - internet ja tietoverkot lisäävät kuluttajien mahdollisuuksia tutustua matkakohteisiin ja tehdä oma-aloitteisesti lippu- ja hotellivaroituksia – liikennejärjestelmä tarjoaa yhä nopeampia ja edullisempia yhteyksiä ympäri maailmaa – GPS-perusteiset kartta- ja navigaatiopalvelut – seurantajärjestelmät mahdollistavat matkailijan seuraamisen samaan tapaan kuin tavaranseurantajärjestelmät – teknologia mahdollistaa uusia matkakohteita, kuten vedenalaisia hotelleja tai avaruusmatkoja – ympäristöä monitoroivat järjestelmät luovat mahdollisuuksia tunnistaa ennakolta ja tiedottaa luonnonkatastrofien esiintymisestä |
| <p>taloudelliset taustatekijät</p> <ul style="list-style-type: none"> – matkailupalvelujen kilpailutilanteen kiristyminen - matkailijat odottavat hyvää palvelua aiempaa edullisemmin – halpojen lomamatkojen ja ylellisten luksusmatkojen polarisoitunut kysyntä – Euroopan taloudellinen rakennemuutos teollisten työpaikkojen siirtyessä muihin maanosiin – Aasian talouskasvu lisää hyvinvointia ja talouden painopistettä itään – rahoitusmarkkinoiden haavoittuvuus |
| <p>ekologiset taustatekijät</p> <ul style="list-style-type: none"> – koskematon luonto vähenee ja sen arvo matkailukohteena kasvaa – ilmastonmuutos – öljyn saatavuuden heikkeneminen – liikenneuhkien paheneminen vähentää henkilöautolla tehtyjen lomamatkojen houkuttelevuutta – otsonikerroksen oheneminen ja auringonotot terveysriskit vähentävät rantalomailun suosiota |
| <p>poliittiset taustatekijät</p> <ul style="list-style-type: none"> – poliittiset epävarmuudet lisäävät ja vähentävät tai rajoittavat matkailua – terrorismin uhka lisää turvajärjestelyjä, hankaloittaa viisumisäännöksiä ja monimutkaistaa matkustusta eri maiden välillä – Kiinan vielä globaalille turismille tuntemattomien matkailukohteiden avautuminen lisää kiinnostusta matkustaa Kauko-Itään – vähenevä kiinnostus ja usko poliittisiin järjestelmiin – kulttuurien väliset ristiriidat ja yhteisten arvojen puute lisäävät matkustamisen turvallisuusriskejä |

Sekä nuorten aikuisten että oululaisten asukkaiden ryhmäkeskustelussa matkailu koettiin tärkeäksi vapaa-ajan vieton elementiksi. Matkailua pidettiin yleisesti erinomaisena lomanviettomuotona, jossa arjesta irtautuu paremmin kuin kotiolosuhteissa. Kaikki nuorten ryhmän jäsenet arvioivat matkustavansa huomattavasti nykyistä enemmän, jos siihen olisi taloudellisia mahdollisuuksia. Oululaisista asukkaista vain yksi ilmoitti, että matkustamisen määrän lisääminen ei kiinnostaisi, vaikka rahaa olisi käytössä enemmänkin.

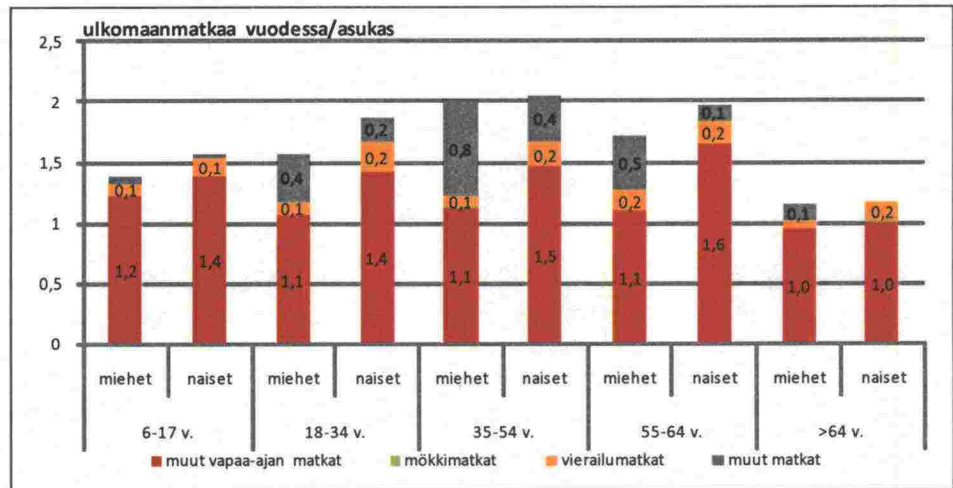
Osa ryhmähaastattelun nuorista oli kiinnostunut lähtemään ulkomaille vaihto-opiskelijaksi tai siirtymään joksikin aikaa ulkomaille töihin, jotta pääsisi matkustamaan ja tutustumaan vieraisiin kulttuureihin. Lomamatkoilta osallistujat odottivat elämyksiä ja aktiivisuutta, pelkän lepäilyloman takia ei arvioitu olevan mielekästä lähteä ulkomaille. Matkailun mahdollisuuksien arvioitiin lisääntyneen erityisesti edullisten lentojen takia. Koska edullisia lentoja on tarjolla erityisesti Keski-Euroopan maihin, ulkomaille lähtemistä pidettiin lomalla hyvänä vaihtoehtona kotimaan matkailulle. Osallistujat arvioivat matkailevansa tulevaisuudessa enemmän niin koti- kuin ulkomaillakin, kun taloudelliset resurssit antavat siihen enemmän mahdollisuuksia siirryttäessä työelämään.

3.5.2 Lomavapaa-ajan matkustustottumukset

Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2004–2005

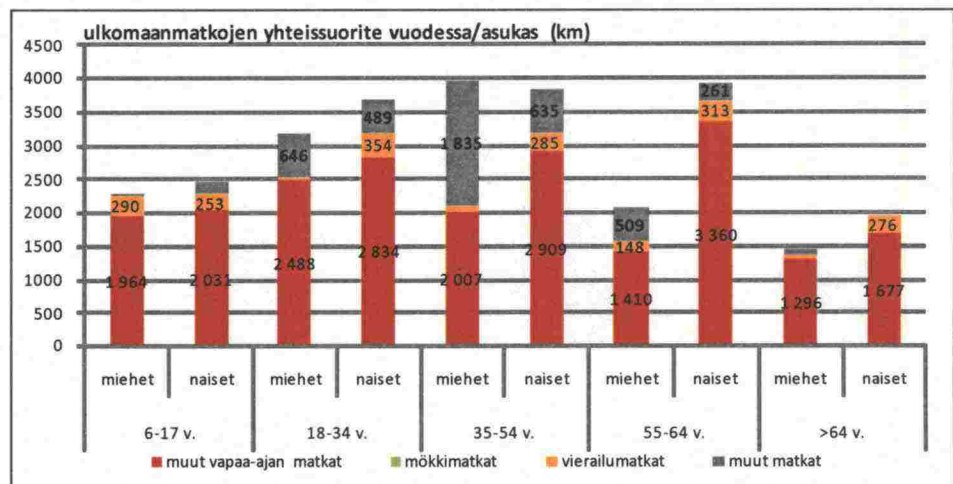
Henkilöliikennetutkimuksen pitkien matkojen aineistoa voidaan hyödyntää myös ulkomaanmatkojen tutkimiseen, vaikka siitä puuttuvatkin lyhyet, rajan pinnassa tehdyt matkat. Suomalaiset tekevät neljässä viikossa keskimäärin 0,13 pitkästä ulkomaan matkaa, joista 0,11 liittyy vapaa-aikaan. Suoritetta syntyy kuukaudessa noin 230 kilometriä, joista vapaa-ajan matkojen osuus on 190 kilometriä. Koko vuoden aikana matkoja tehdään siis keskimäärin 1,7, joista vapaa-ajan matkoja on 1,4. Ulkomaanmatkojen tarkoitusjakauma on hyvin erilainen kuin kotimaan pitkien matkojen, sillä ulkomaille suuntautuvista vapaa-ajan matkoista vain 10 % on vierailumatkoja. Ulkomaille lähdetään pääosin lomailemaan ja virkistäytymään.

Naiset tekevät kaikissa ikäluokissa hieman enemmän ulkomaanmatkoja kuin miehet (kuva 3.27). Ero on jopa huomattava etenkin yli 55-vuotiaiden keskuudessa, kun mittapuuksi otetaan matkaluvun sijaan matkasuorite (kuva 3.28). Miehet tekevät myös ulkomaille naisia enemmän muita kuin vapaa-aikaan liittyviä matkoja, mutta vapaa-ajan matkoissa ero on naisten eduksi niin suuri, että he nousevat yhteenlasketuissa luvuissa korkeammalle. Ulkomaille suuntautuvien vapaa-ajan matkojen tarkastelussa aktiivisimmat ryhmät ovat 55–64-vuotiaat ja 18–44-vuotiaat naiset. Eri perhekokojen välillä ei ole kovin suuria eroja ulkomaan matkustuksessa. Ulkomaan vapaa-ajan matkojen osalta aktiivisimpia ovat kahden hengen talouksissa asuvat.

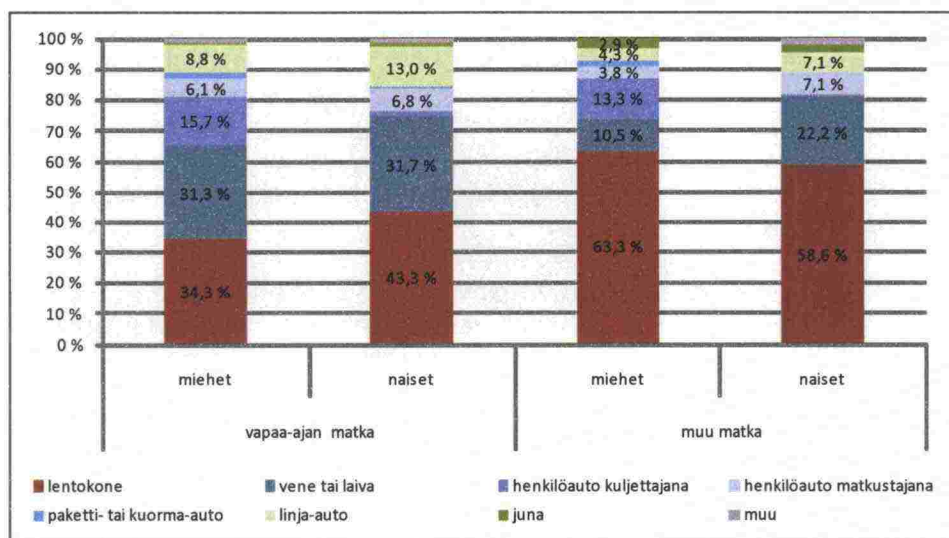


Kuva 3.27 Suomalaisten tekemät ulkomaanmatkat sukupuolen ja ikäryhmän mukaan jaoteltuina. (HLT 2004-2005)

Ulkomaanmatkoilla selvästi yleisin kulkutapa on lentokone. Vapaa-ajan matkoilla sen osuus on kuitenkin selvästi pienempi (40 %) kuin muilla matkoilla (62 %) (kuva 3.29). Vesiliikenteen osuus on vapaa-ajan matkoilla suuri, ja myös linja-auton osuus on yli kaksinkertainen muihin kuin vapaa-ajan matkoihin nähden. Linja-automatkoja tekevät eniten yli 65-vuotiaat. Naiset tekevät vapaa-ajallaan miehiä enemmän ulkomaanmatkoja lentokoneella, kun taas miehet tekevät ulkomaanmatkoja henkilöautolla naisia useammin. Juna- ja matkojen osuus jää ulkomaanmatkoilla erittäin pieneksi.

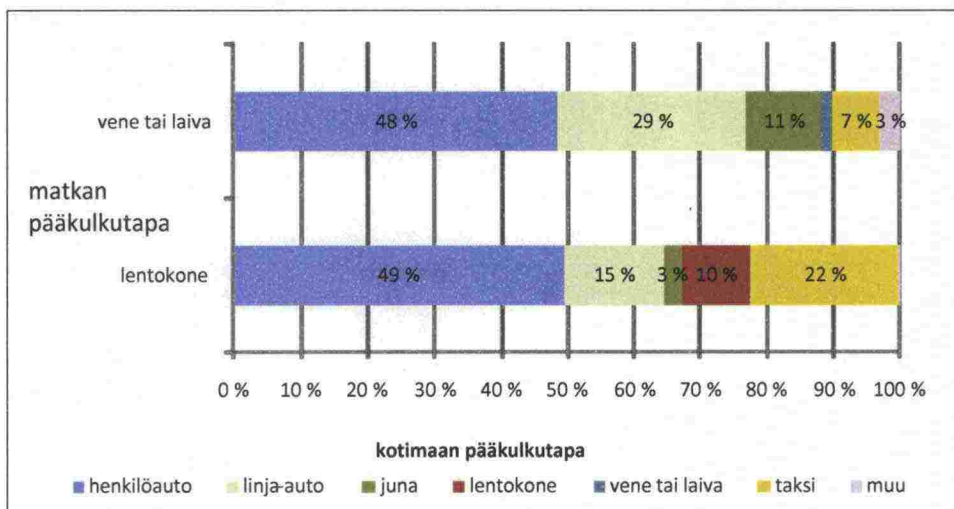


Kuva 3.28 Suomalaisten tekemien ulkomaanmatkojen suoritteet sukupuolen ja ikäryhmän mukaan jaoteltuina. (HLT 2004-2005)



Kuva 3.29 Suomalaisten tekemien pitkien ulkomaanmatkojen kulkutapajakaumat sukupuolittain ja erikseen vapaa-ajan matkojen ja muiden matkojen osalta. (HLT 2004-2005)

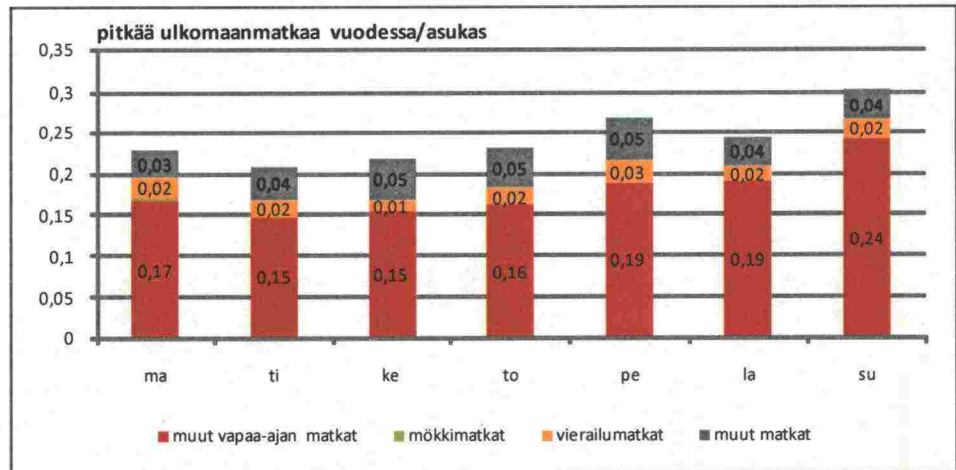
Ulkomaanmatkojen liityntäkulkutavoissa on havaittavissa eroja eri matkaryhmien välillä. Vapaa-ajan matkojen liityntämatkoista puolet tehdään henkilöautolla, noin 30 % matkustajana ja noin 20 % kuljettajana. Myös linja-auton osuus on suuri, lähes 30 %. Ero on huomattava verrattuna muihin matkoihin, jotka ovat pääosin työmatkoja. Näissä henkilöauton osuus on 40 %, joista kuljettajana tehdään noin kolmannes. Taksin osuus kasvaa muissa matkoissa noin kolmannekseen ja linja-auton osuus on 10 %. Liityntäkulkutavoissa on myös havaittavissa eroja pääkulkutavoittain (kuva 3.30). Lentokoneella tehtyjen ulkomaanmatkojen liityntämatkoista yli viidennes tehdään taksilla.



Kuva 3.30 Liityntäkulkutavat suomalaisten tekemien ulkomaanmatkojen kotimaassa tapahtuvilla osuuksilla. Tarkastelun kohteena ovat pääkulkutavoista vain kaksi yleisintä eli vesi- ja lentoliikenne. (HLT 2004-2005)

Pitkien ulkomaanmatkojen jakautuminen viikon eri päiville on esitetty kuvassa 3.31. Lomavapaa-ajan viikonpäivävaihtelut ovat pienempiä kuin pitkien erityisvapaa-ajan matkojen. Sunnuntai nousee tässäkin vapaa-ajan matkojen tilastossa vilkkaimmaksi päiväksi noin 60 % suuremmilla matkaluvuilla kuin hiljaisimmat päivät tiistai ja keskiviikko. Yleensä viikonloppuisin ja sitä ympäröivinä päivinä, maanantaina ja perjantaina, tehdään jonkin verran enemmän ulkomaanmatkoja kuin muina päivinä.

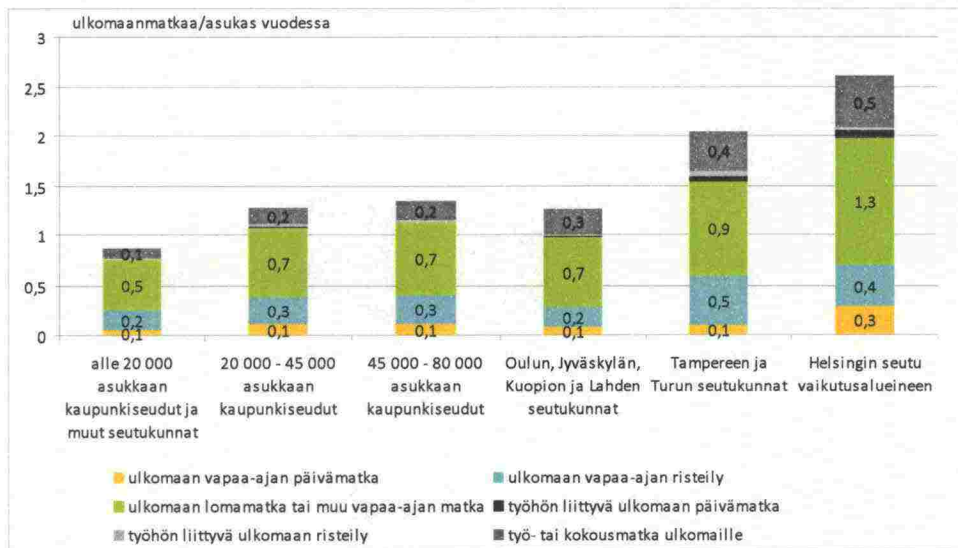
Ulkomaan vapaa-ajan matkoilla vilkkaimmat kuukaudet ovat heinäkuu ja kesäkuu. Muita vilkkaita kuukausia ovat elo-, loka- ja joulukuu. Muiden kuukausien välillä ei ole havaittavissa suuria eroja. Ulkomaan vierailumatkoja tehdään erityisesti kesä- ja joulukuussa. Ulkomaanmatkoilla pääsiäisen vaikutus puolestaan ei näy samalla tavalla kuin kotimaan pitkillä erityisvapaa-ajan matkoilla.



Kuva 3.31 Suomalaisien tekemät pitkät ulkomaanmatkat viikonpäivittäin. (HLT 2004-2005)

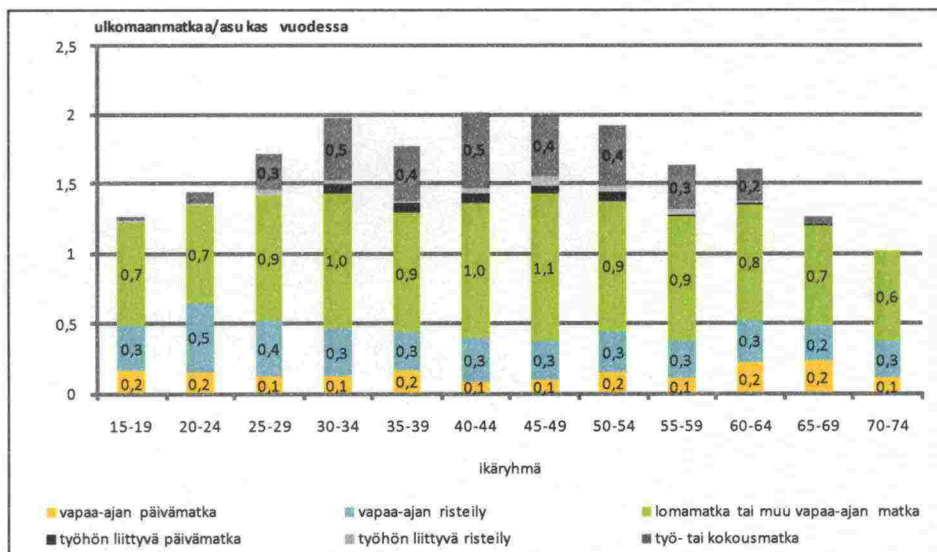
Suomalaisten matkailu 2008

Suomalaisten matkailu -aineiston mukaan suomalaiset tekevät keskimäärin 0,14 ulkomaanmatkaa kuukaudessa eli noin 1,6 matkaa vuodessa. Kuvassa 3.32 on esitetty ulkomaanmatkojen määrä erilaisilla asuinseuduilla asuvien keskuudessa. Suurin osa ulkomaanmatkoista on lomamatkoja tai muita vapaa-ajan matkoja tai risteilyjä. Suurilla kaupunkiseuduilla asuvat tekevät keskimäärin enemmän vapaa-ajan matkoja ulkomaille kuin pienten seutukuntien asukkaat. Helsingin seudun matkaluku on keskimäärin yli kolminkertainen alle 20 000 asukkaan seutukuntiin verrattuna. Eniten ulkomaan päi-
vämatkoja tekevät pääkaupunkiseudulla asuvat. (Tilastokeskus 2009)

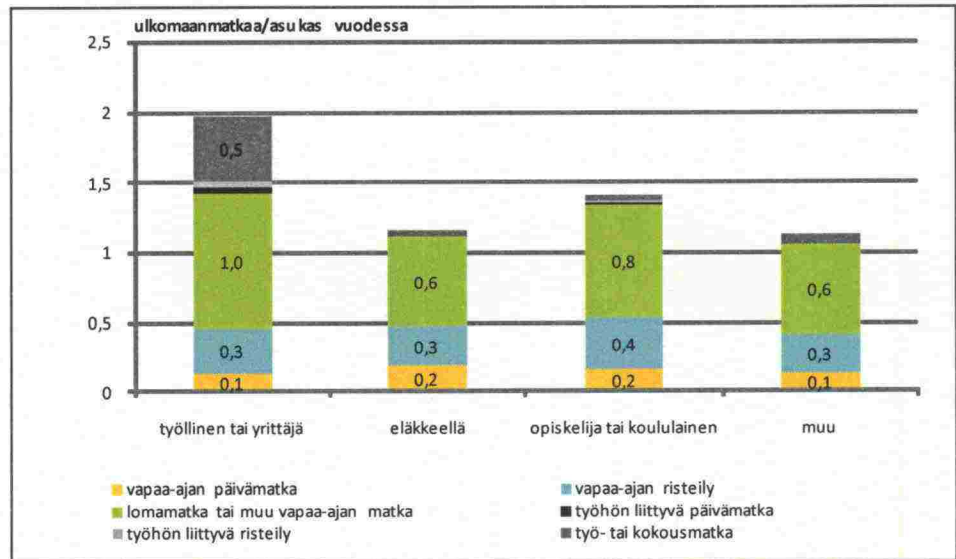


Kuva 3.32 Eri asuinalueilla asuvien suomalaisten tekemien ulkomatkojen määrä vuonna 2008 (matkaa asukasta kohti vuodessa). (Tilastokeskus 2009)

Sukupuolten ja ikäryhmien väliset erot eivät kaikkiaan ole kovin suuria ulkomatkojen osalta eri ikäluokkien matkaluvut, jotka muodostavat huomattavasti erilaisen profiilin kuin kotimaan pitkät erityisvapaa-ajan matkat. 20–64-vuotiaat tekevät melko saman verran ulkomatkoja. Risteilyjä tekevät eniten 20–29-vuotiaat ja päivämatkoja 60–69-vuotiaat. Yleisesti 30–59-vuotiaat ovat tekevät hieman muita enemmän vapaa-ajan ulkomatkoja. Sen sijaan kotitalouden koolla ei ole juuri vaikutusta matkalukuun. Vähiten matkoja tekevät yhden ja vähintään kuuden hengen kotitaloudessa asuvat. Eri päätoimista eniten lomavapaa-ajan matkoja tekevät työssäkäyvät ja opiskelijat (kuva 3.34).

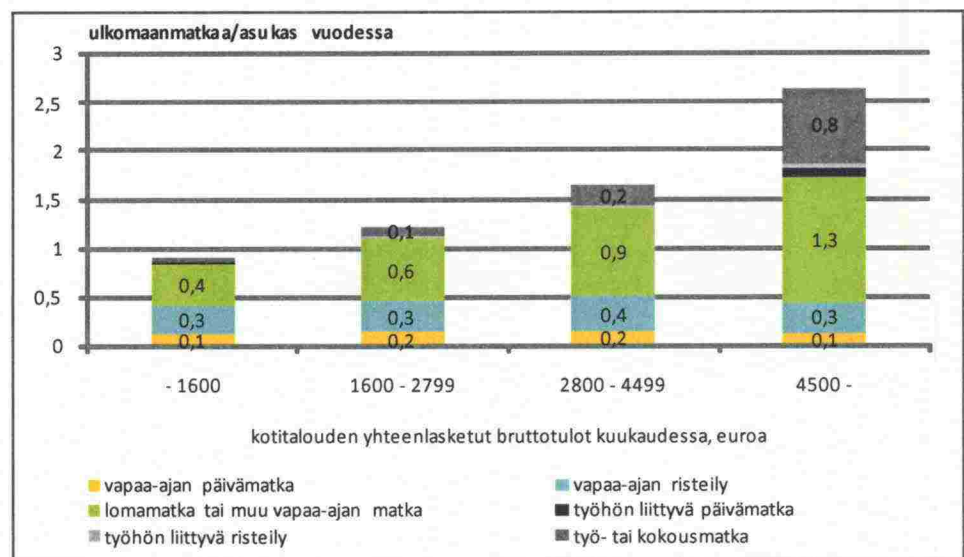


Kuva 3.33 Suomalaisten tekemien ulkomatkojen määrä ikäryhmittäin vuonna 2008 (matkaa asukasta kohti vuodessa). (Tilastokeskus 2009)



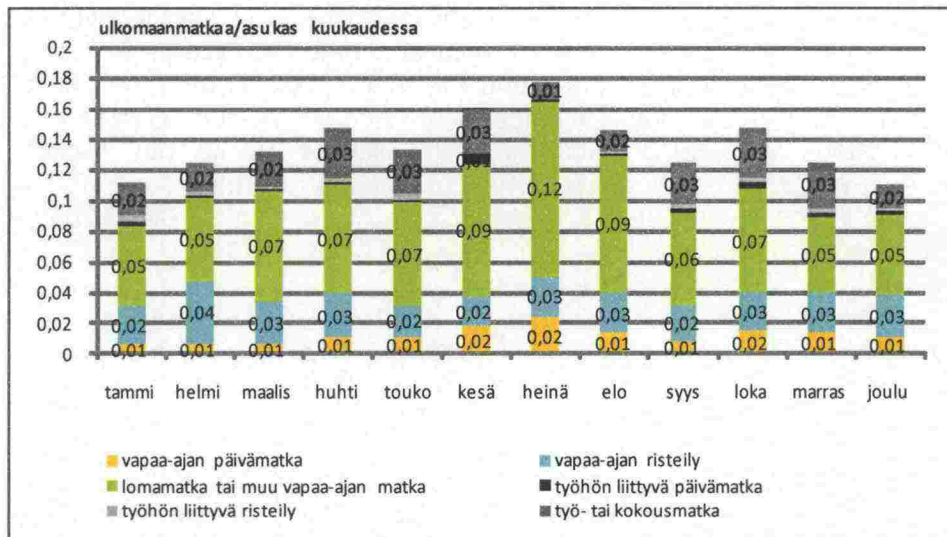
Kuva 3.34 Suomalaisen tekemien ulkomaanmatkojen määrä päätoimittain vuonna 2008 (matkaa asukasta kohti vuodessa). (Tilastokeskus 2009)

Sekä tulo- että koulutustasolla on matkalukuun samansuuntainen mutta suurempi vaikutus kuin kotimaan pitkällä erityisvapaa-ajan matkoilla. Kuvassa 3.35 keskimääräiset matkaluvut on esitetty tuloluokittain. Ylin tulokvartaali tekee noin kolme kertaa niin paljon ulkomaan vapaa-ajan matkoja kuin alin, ja korkeakoulututkinnon suorittaneet noin 2,5 kertaa niin paljon kuin perusasteen tutkinnon suorittaneet. Korkeiden tuloluokkien suuret kokonaismatkaluvut selittyvät työ- ja kokousmatkojen sekä pidempien ulkomaan lomamatkojen suurella määrällä. Vapaa-ajan päivämatkojen ja risteilyjen määrät ovat eri tuloluokissa melko samansuuruisia.



Kuva 3.35 Suomalaisen tekemien ulkomaanmatkojen määrä vuonna 2008 tuloluokittain (matkaa asukasta kohti vuodessa). (Tilastokeskus 2009)

Ulkomaan lomavapaa-ajan matkat eivät painotu yhtä selvästi kesälomakuukausille kuin kotimaan erityisvapaa-ajan matkat. Kesäkuukaudet ovat vilkkaita lomavapaa-ajan matka-ajankohtia, mutta myös pääsiäislomasesonki ja syyslomasesonki erottuvat tutkimusaineistoissa (kuva 3.36). Vähiten lomavapaa-ajan matkoja tehdään joului- ja tammikuussa. Erot syntyvät erityisesti päivämatoja ja risteilyjä pidemmistä ulkomaanmatkoista, mutta myös päivämatoja ovat suosiossa erityisesti kesällä.



Kuva 3.36 Suomalaisen tekemät ulkomaanmatkat jaoteltuna kuukausittain matkan päättymisajankohdan mukaan. (Tilastokeskus 2009)

Ulkomaanmatkojen kestoissa on havaittavissa selvä ero vapaa-ajan matkojen ja työmatkojen välillä (taulukko 3.11). Työmatkoista korkeintaan neljä yötä kestää 83 %, vapaa-ajan matkoista vain 63 %. Vastaavasti vähintään viikon kestäviä matkoja on työmatkoista vain 10 % ja vapaa-ajan matkoista 27 %. Ikäryhmän ja matkan keston yhteys on samansuuntainen kuin kotimaan erityisvapaa-ajan matkoilla: yli 65-vuotiaat tekevät hiukan muita pitkäkestoisempia vapaa-ajan matkoja. Eri päätoimista työlliset tekevät keskimäärin lyhytkestoisempia vapaa-ajan matkoja kuin muut.

Taulukko 3.11 Suomalaisen tekemien ulkomaanmatkojen jakautuminen matkan keston perusteella. (Tilastokeskus 2009)

| matkaryhmä | ei yöpymistä | 1 yö | 2 yötä | 3–5 yötä | 6–9 yötä | yli 9 yötä |
|-------------------|--------------|------|--------|----------|----------|------------|
| vapaa-ajan matkat | 11 % | 23 % | 15 % | 19 % | 21 % | 11 % |
| työmatkat | 9 % | 26 % | 26 % | 27 % | 7 % | 6 % |

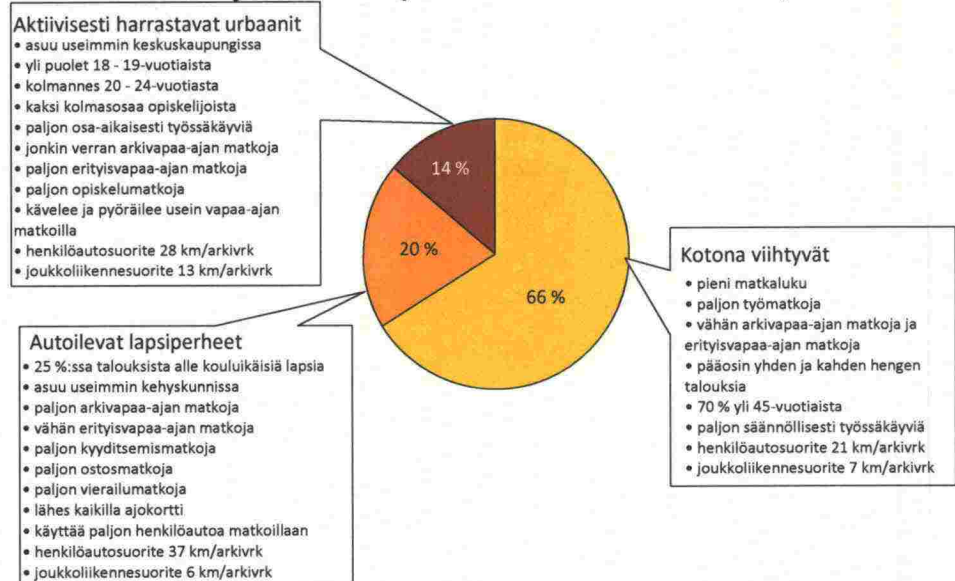
Yhden hengen kotitalouksissa asuvat tekevät keskimäärin pidempiä matkoja kuin muut niin vapaa-ajan matkojen kuin työmatkojenkin puolella. Vapaa-ajan matkoilla keskimääräinen kesto pääsääntöisesti lyhenee perheeseen kasvaessa. Korkeasti koulutetut tekevät melko tasaisesti erikestoisia matkoja, kun taas vähän koulutetuilla korostuvat erityisesti lyhyet, alle kahden yön ja toisaalta pitkät, yli viikon kestävät matkat. Tuloluokalla ei ole kovin merkittävää vaikutusta keskimääräisen matkan keston.

3.6 Vapaa-ajan matkojen liikkujaryhmät

3.6.1 Arki- ja erityisvapaa-ajan liikkujaryhmät

Arki- ja erityisvapaa-ajan liikkujaryhmät on muodostettu YTV:n Helsingin seudun laajan liikennetutkimusaineiston perusteella. Liikkujaryhmät on muodostettu kaksivaiheisella klusterianalyysillä siten, että muuttujina on käytetty päivittäistä eri tarkoituksissa tehtyjen matkojen määrää. Analyysiin on otettu mukaan vain päivittäiseen elinpiiriin kuuluvat matkat, päivittäisen suoritteen ylärajana on käytetty 200 km arkivuorokaudessa. Liikkujaryhmät on laadittu yli 17-vuotiaille, sillä lasten ja nuorten liikkuminen poikkeaa merkittävästi aikuisväestön liikkumisesta. Ikää tai sukupuolta ei ole käytetty klusterianalyysissä rajoittavina muuttujina, sillä hajonta matkaluvuissa ja -suoritteissa on saman ikä- ja sukupuoliryhmän sisälläkin huomattavan suuri. Arki- ja erityisvapaa-ajan liikkujaryhmiä on yksityiskohtaisemmin kuvattu liitteessä 2.

Kuvassa 3.37 on esitetty klusterianalyysin tuloksena saadut arki- ja erityisvapaa-ajan liikkumista kuvaavat liikkujaryhmät, joihin kuuluvat kaikki yli 17-vuotiaat. Suurimman liikkujaryhmän muodostaa **kotona viihtyvien** ryhmä, johon kuuluu paljon työssäkäyviä ja iäkkäitä. Tässä liikkujaryhmässä on paljon sellaisia asukkaita, jotka tekevät arkisin ainoastaan työmatkoja tai eivät tee ollenkaan matkoja koko päivän aikana. Keskimääräinen matkaluku on eri ryhmistä pienin. Kotona viihtyvillä keskimääräinen kotitalouskoko on muita liikkujaryhmiä pienempi. Ryhmään kuuluu paljon yhden tai kahden hengen taloudessa asuvia ja suurin osa yli 45-vuotiaista kuuluu tähän ryhmään.



Kuva 3.37 Arki- ja erityisvapaa-ajan liikkujaryhmät (yli 17-vuotiaat).

Noin viidennes aikuisikäisistä kuuluu **autoilevien lapsiperheiden** ryhmään, jonka jäsenet liikkuvat keskimäärin paljon, mutta matkat painottuvat arkivapaa-aikaan. Ryhmän jäsenet tekevät kuitenkin jonkin verran myös erityisvapaa-ajan matkoja, kuten harrastusmatkoja. Erityisesti ostos- ja vierailumatkoja sekä perheenjäsenten kyyditsemismatkoja tehdään paljon. Kotitalous-

koko on tässä liikkujaryhmässä suurin ja ryhmään kuuluu suhteellisesti eniten lapsiperheitä sekä vanhempainlomalla tai hoitovapaalla olevia. Autoilevien lapsiperheiden ryhmässä henkilöautoja on enemmän kuin muissa liikkujaryhmissä ja autoa käytetään paljon niin arkivapaamatkoilla kuin työ- ja opiskelumatkoillakin. Asuinpaikkana on tyypillisesti kaupunkiseudun kehyskunta. Tässä ryhmässä henkilöautosuorite on lähes kaksinkertainen kotona viihtyviin verrattuna.

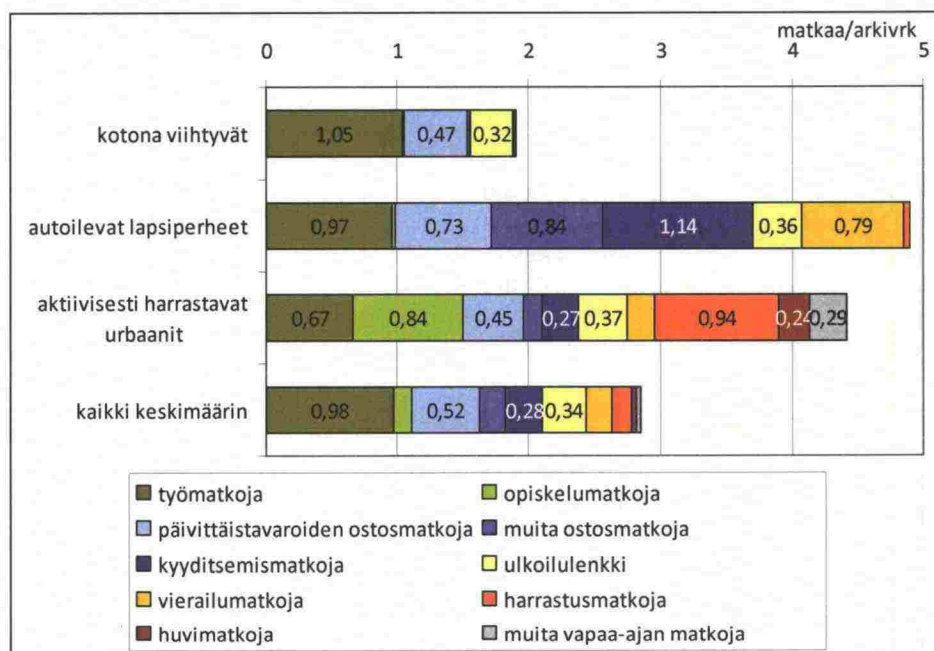
Kolmannen liikkujaryhmän muodostavat **aktiivisesti harrastavat urbaanit**, jotka tekevät paljon arki- ja erityisvapaa-ajan matkoja. Ryhmän jäsenet liikkuvat muutenkin paljon ja tekevät suhteellisen paljon myös koulu- ja opiskelumatkoja. Noin kaksi kolmasosaa opiskelijoista ja yli puolet nuorista 18–19-vuotiaista kuuluu aktiivisesti harrastavien urbaanien ryhmään. Ryhmään kuuluu paljon myös lapsiperheitä. Asuinpaikkana on tyypillisimmin suuri kaupunkikeskus ja ryhmän jäsenet käyttävät aktiivisesti kaikkia eri kulkutapoja matkoillaan. Ryhmän jäsenet tekevät eniten erityisvapaa-ajan matkoja, mutta arkivapaa-ajan matkoja tehdään vähemmän kuin autoilevien lapsiperheiden ryhmässä.

Kuvassa 3.38 on esitetty päivittäisten matkojen määrä eri liikkujaryhmissä matkan tarkoituksen mukaan jaoteltuna. Klusterianalyysissä muuttujina käytettiin työmatkojen, opiskelu- ja koulumatkojen, ostosmatkojen, kyyditsemismatkojen, ulkoilulenkkien, vierailumatkojen, harrastusmatkojen, huvi- ja kulttuurimatkojen sekä muiden vapaa-ajan matkojen päivittäistä määrää. Matkaluvut kuvaavat arkivuorokauden liikkumista ja niissä on kuvattu vain klusterianalyysissä muuttujina olleita matkaryhmiä. Kotona viihtyvien ryhmässä liikkumistarpeet muodostuvat arkisin lähes yksinomaan työmatkoista, päivittäistavaroiden ostosmatkoista sekä liikunta- ja ulkoilumatkoista. Autoileviin lapsiperheisiin kuuluvien matkaluku on yli kaksinkertainen kotona viihtyviin nähden ja matkoja tehdään työmatkojen lisäksi erityisesti kyyditsemistarkoituksissa, erikoisliikkeisiin sekä vierailukohteisiin. Aktiivisesti harrastavien urbaanien matkaluku on lähes yhtä suuri kuin autoilevilla lapsiperheillä, mutta matkojen tarkoituksijakauma poikkeaa huomattavasti muista ryhmistä. Aktiivisesti harrastavat tekevät paljon harrastus-, huvi- ja kulttuurimatkoja sekä muita vapaa-ajan matkoja.

Taulukossa 3.12 on esitetty eri liikkujaryhmiin kuuluvien arkivapaa-ajan ja erityisvapaa-ajan matkojen määrä arkisin. Autoilevien lapsiperheiden arjessa korostuvat arkivapaa-ajan matkat, sen sijaan aktiivisesti harrastavilla lähes puolet vapaa-ajan matkoista koostuu erityisvapaa-ajan matkoista. Kotona viihtyvät tekevät vähiten niin arki- kuin erityisvapaa-ajan matkoja.

Taulukko 3.12 Eri liikkujaryhmiin kuuluvien päivittäinen arkivapaa-ajan ja erityisvapaa-ajan matkojen määrä (arkivuorokausi).

| liikkujaryhmä | arkivapaa-ajan matkoja | | erityisvapaa-ajan matkoja | |
|-----------------------------------|------------------------|----------------------|---------------------------|----------------------|
| | keskimäärin | 95 %:n luottamusväli | keskimäärin | 95 %:n luottamusväli |
| kotona viihtyvät | 1,18 | 1,15–1,21 | 0,03 | 0,02–0,03 |
| autoilevat lapsiperheet | 4,45 | 4,37–4,52 | 0,06 | 0,05–0,07 |
| aktiivisesti harrastavat urbaanit | 1,86 | 1,78–1,95 | 1,47 | 1,42–1,52 |



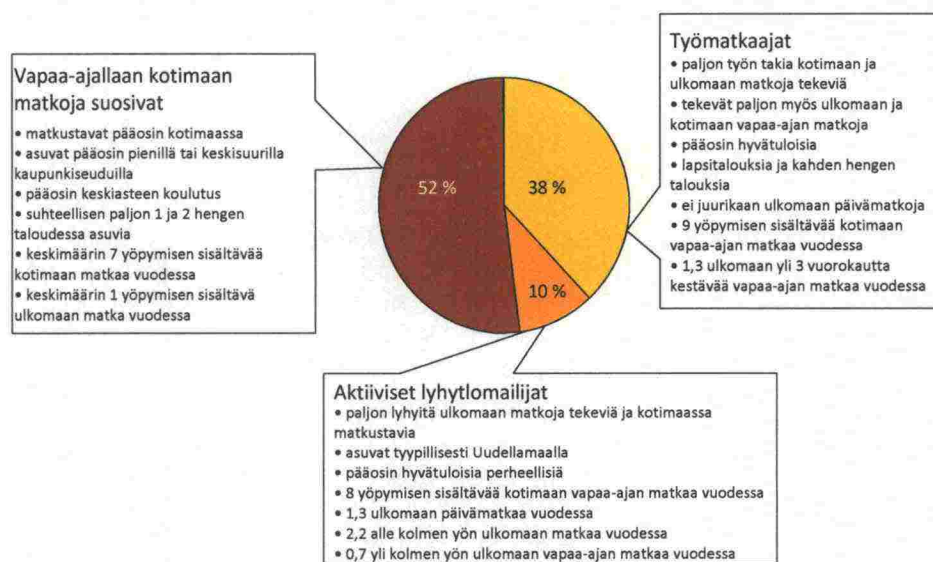
Kuva 3.38 Eri liikkujaryhmiin (yli 17-vuotiaat) kuuluvien päivittäisten matkojen määrä (matkaa/arkivrk). Kuvasta on jätetty pois mm. asiointimatkat, kesämökki-matkat, lounas- ja ruokailumatkat sekä vapaa-ajan ajelumatkat, joita ei käytetty klusterianalyysissä muuttujina.

3.6.2 Lomavapaa-ajan liikkujaryhmät

Lomavapaa-ajan liikkujaryhmät on muodostettu Tilastokeskuksen Suomalaisen matkailu -aineiston perusteella. Liikkujaryhmät on muodostettu kaksivaiheisella klusterianalyysillä, jossa muuttujina on käytetty eri tarkoituksessa tehtyjen ulkomaan matkojen määrää. Koska eri-ikäiset tekevät hyvin erityyppisiä ulkomaan matkoja, liikkujaryhmät on laadittu erikseen työssäkäyville ja eläkeläisille. Opiskelijoille ja koululaisille ei ole laadittu erillisiä liikkujaryhmiä, sillä opiskelijoiden ryhmässä yksilökohtaiset erot lomavapaa-ajan käytössä ovat pienempiä kuin työikäisten ja eläkeläisten ryhmässä. Lomavapaa-ajan liikkujaryhmiä on yksityiskohtaisemmin kuvattu liitteessä 2.

Työssäkäyvät

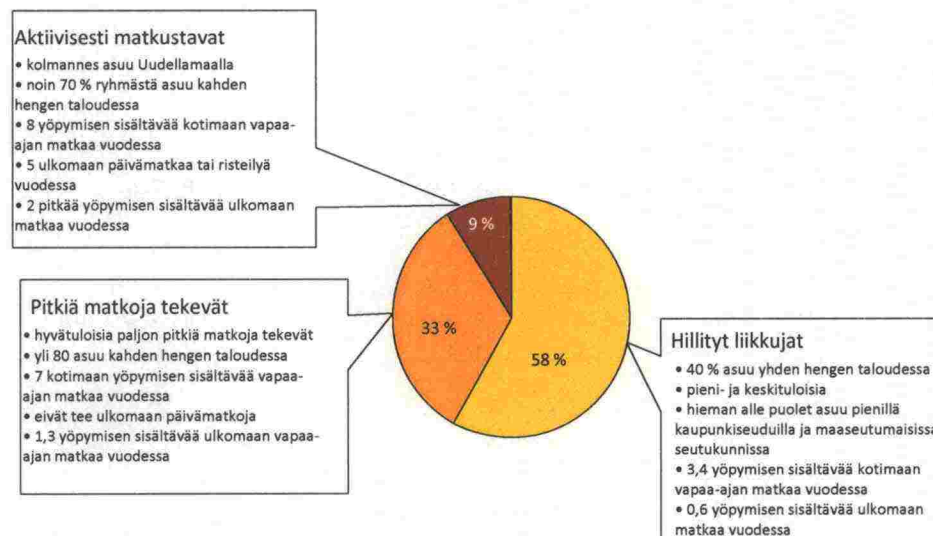
Kuvassa 3.39 on esitetty loma-vapaa-ajan liikkujaryhmät työssäkäyvien osalta. Työllisten ja yrittäjien ryhmä jakautuu liikkujaryhmittelyssä kolmeen ryhmään, joista suurimman ryhmän muodostavat **vapaa-ajallaan kotimaan matkoja suosivat**, joihin kuuluu noin puolet työllisistä. Ryhmän jäsenet tekevät melko paljon kotimaan vapaa-ajan matkoja, mutta matkustavat melko vähän ulkomailla. Toiseksi suurin työllisten ryhmä on **työmatkaajat**, jotka tekevät sekä pitkiä työ- että vapaa-ajan matkoja niin kotimaassa kuin ulkomailla. Kolmannen ryhmän muodostavat **aktiiviset lyhytlomailijat**, jotka tekevät paljon erityisesti lyhyitä ulkomaan matkoja.



Kuva 3.39 Työssäkäyvien liikkujaryhmät yöpymisen sisältäneillä matkoilla ja ulkomaan matkoilla.

Eläkeläiset

Kuvassa 3.40 on esitetty loma-vapaa-ajan liikkujaryhmät eläkeläisten osalta. Eläkeläisistä noin 60 % kuuluu **hillittyihin liikkujiin**, jotka tekevät maltillisesti kotimaan pitkiä vapaa-ajan matkoja ja vähän ulkomaan lomamatkoja. Hillityt liikkujat ovat keski- tai matalatuloisia ja asuvat usein yksin. Noin kolmannes eläkeläisistä kuuluu **pitkiä matkoja tekevien** ryhmään, jossa tehdään melko paljon pitkiä yli 10 yöpymistä kestäviä matkoja. Pitkiä matkoja tekevien ryhmään kuuluu pääosin hyvätuloisia kahden hengen taloudessa asuvia. Kolmannen ryhmän muodostavat **aktiivisesti matkustavat**, jotka tekevät paljon erityisesti ulkomaan päivämatkoja ja risteilymatkoja.



Kuva 3.40 Eläkeläisten liikkujaryhmät yöpymisen sisältäneillä matkoilla ja ulkomaan matkoilla.

4 VAPAA-AJAN MATKOIHIN VAIKUTTAMISEN TOIMENPITEITÄ

4.1 Vapaa-ajan matkoihin vaikuttaminen

Vapaa-ajan matkojen määrään, suuntautumiseen ja niillä valittuihin kulkutapoihin vaikuttavat monet asiat. Myös aktiivinen matkoihin vaikuttaminen voidaan tehdä useilla eri toimenpiteillä. Niiden ajoittuminen, hinta, toteuttajatahot ja hyväksyttävyyys vaihtelevat paljon. Tässä luvussa on sekä esitelty yleisellä tasolla toimenpiteitä, joilla vaikuttamista voidaan tehdä että käsitelty hieman tarkemmin joitakin vaikuttamistapoja.

Heinze ja Kill (1997) ovat ryhmitelleet vapaa-ajan liikkumiseen vaikutettavuuden mekanismit neljään kokonaisuuteen, jotka ovat siirtäminen, henkilöautoliikenteen vähentäminen, rajoittaminen ja matkojen vähentäminen. Siirtämisellä tarkoitetaan toimenpiteitä, jotka kohdistuvat matkojen alkamisajan kohdan siirtoon ja matkojen ohjaamiseen joukkoliikenteeseen henkilöautoliikenteen sijasta. Henkilöautoliikenteen vähentämiseen kuuluu henkilöauton kuormitusastetta lisääviä tai henkilöautoliikenteen rauhoittamisella autoliikennettä vähentäviä keinoja. Rajoittamisella tarkoitetaan henkilöauton käytön rajoittamista. Matkojen vähentäminen sisältää pitkävaikutteisia ja laajoja maankäytön ja liikenteen suunnittelun toimenpiteitä. Kaikissa edellä mainituissa toimenpiteissä tavoitteena on henkilöautolla tehtyjen matkojen väheneminen.

Tässä raportissa toimenpiteet on jaoteltu seuraaviin kokonaisuuksiin:

- Vapaa-ajanviettopoihin vaikuttamisen toimenpiteet
- Maankäytön suunnittelu ja kaavoitus
- Liikenneinfrastruktuurin ja -palveluiden suunnittelu
- Liikkumisen ohjaus (mm. tiedottaminen ja markkinointi)

Tässä raportissa lento- ja laivaliikenteeseen liittyvät toimenpiteet on rajattu pois tarkastelusta lukuun ottamatta maayhteyksiä terminaaleihin, vaikkakin niiden merkitys vapaa-ajan matkojen suoritteeseen ja ympäristövaikutuksiin on merkittävä.

4.2 Vapaa-ajanviettopoihin vaikuttamisen toimenpiteet

Vapaa-ajan matkojen määrään ja kohdentumiseen vaikuttavat käytettävissä oleva vapaa-ajan määrä, vapaa-aikaan käytettävissä olevat taloudelliset resurssit ja vapaa-ajanviettotavat. Vapaa-ajanviettopoihin vaikuttavat tarjonnan lisäksi muun muassa arvostukset.

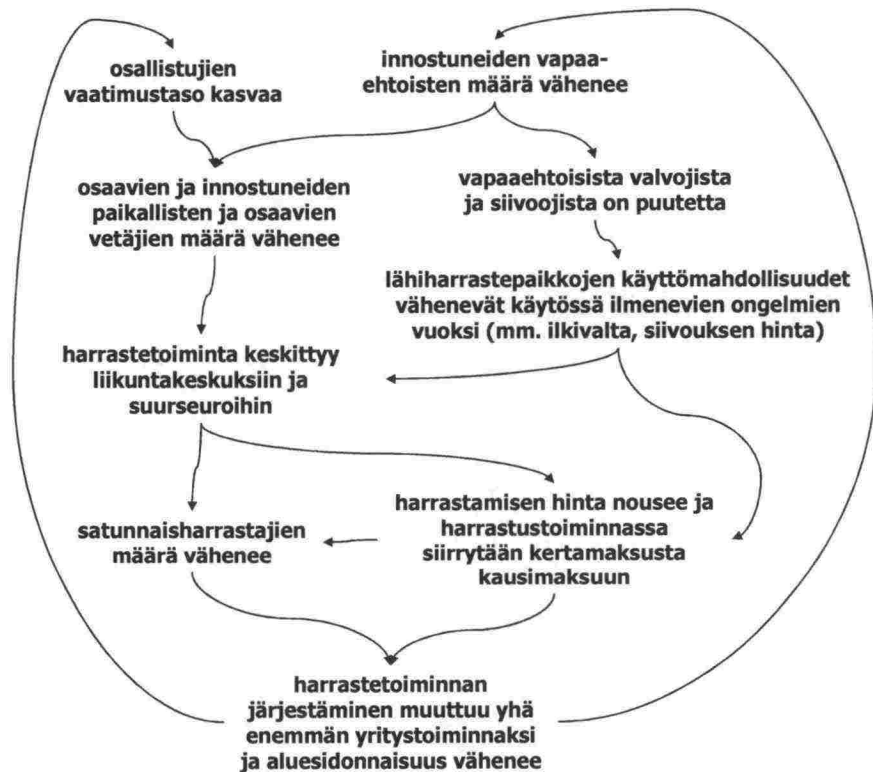
Tässä tutkimuksessa keskitytään liikennesuunnittelun ja maankäytön mahdollisuuksiin vaikuttaa vapaa-ajanliikkumiseen. On kuitenkin hyvä tunnistaa, että muilla yhteiskunnan toimilla voidaan joko tukea tai hankaloittaa toimien onnistumista. Taulukossa 4.1 on esitetty muutamia tapoja vaikuttaa vapaa-ajanviettopoihin.

Taulukko 4.1 Vapaa-ajanviettopaikkoihin vaikuttaminen ja niiden kohdentuminen arki-, erityis- ja lomavapaa-ajan liikkumiseen. (xxx = merkittävät vaikutusmahdollisuudet, xx = jonkin verran vaikutusmahdollisuuksia, x = vähän vaikutusmahdollisuuksia, tyhjä = ei lainkaan vaikutusmahdollisuuksia)

| Toimenpiteitä | Kuvaus | Arki | Erityis | Loma |
|---|---|------|---------|------|
| Tietoinen asennevaikuttaminen | Vaikuttaminen esimerkiksi asiointimuotoihin ja -paikkoihin, lähipalveluiden käyttöön sekä matkailun ja mökkeilyn suosioon. Näkökulmana on erityisesti ympäristövaikutusten vähentäminen ja turvallisuuden parantaminen. | xxx | xxx | xxx |
| Vapaa-ajan määrään vaikuttaminen | Työpoliittiset toimet, joilla vaikutusta vapaa-ajan määrään ja vapaalla olevien ihmisten määrään. | x | x | x |
| Vapaa-ajan viettopalveluiden ja -paikkojen tarjonta (lähialueilla) | Yhteiskunnan tuki mm. paikkojen rakentamisessa, käytön helppoudessa, järjestöjen ja seurojen tukemisessa sekä palveluiden hinnoittelussa. | xxx | xx | x |
| Julkisten rakennusten monikäyttöisyyden ja käyttöasteen lisääminen | Tarkoituksena parantaa paikallispalveluiden ja -harrastamisen mahdollisuuksia. Muun muassa valvonnan ja siivouksen järjestäminen. | xxx | x | |
| Lähiharrastukset vs. kaupunkitasolla keskittyneet harrastukset, alueellinen yhteistyö harrasteiden suunnittelussa (esim. asukastuvat) | Uusia innovatiivisia tapoja järjestää harrastusmahdollisuudet toisin. Esimerkiksi verkostomainen harrastaminen ja yksityisen, yhteiskunnan ja vapaaehtoistyön uudet muodot, jne. | xxx | x | |

Kävellessä ja pyörällä tehtävän lähiliikkumisen edellytyksenä ovat paikalliset palvelut. Lähiharrastaminen ja -palveluiden käyttö on mahdollista vain, jos tarjontaa löytyy. Sekä asiantuntijahaastattelussa että oululaisille asukkaille järjestetyssä ryhmäkeskustelussa lähiharrastamisen ja -palveluiden käytön esteenä ja kasvua rajoittavana tekijänä tuli useammin esille vetäjien ja palveluiden puute ja hinnoittelu kuin harrastepaikkojen tai -tilojen puute. Paikallista harrastetoimintaa kaivattiin lisää ja tarjonnan nähtiin pikemminkin kasvaneen kuin lisääntyneen viime vuosina.

Asukaskeskustelun tulosten perusteella muodostettiin kuvassa 4.1 esitetty paikallisen harrastetoiminnan hiipumisen kierre, joka tulisi pystyä kääntämään. Lisäksi asiantuntijat totesivat ongelmaksi Suomen sektoriaalisen hallinnon, joka johtaa sektorien väliin osuvien tai monisektoriaalista kehittämistä vaativien palveluiden kehittämättä jättämiseen. Esimerkiksi paikallisia palveluja välittävän ja kehittävän palvelupisteen kehittäminen ei kuulu kenellekään, koska se yhdistäisi yksityisen ja usean eri kunnallisen sektorin toimintoja. Alueiden toimivuuden näkökulmasta erilaisia toimintoja olisi mahdollista yhdistää esimerkiksi samoihin tiloihin toimivaksi kokonaisuudeksi, mutta päätöksenteko ja rahoituskysymykset yhteishankkeissa ovat monesti ongelmallisia.



Kuva 4.1 Paikallisen harrastetoiminnan hiipumisen kierre.

4.3 Maankäyttö ja yhdyskuntasuunnittelu sekä kaavoitus

Maankäytön suunnittelussa voidaan erottaa kaksi osa-aluetta: alueen sisäinen suunnittelu ja koko sekä alueen saavutettavuus suhteessa muihin keskittymiin. Maankäytön ja yhdyskuntasuunnittelun keinoin on todettu lähinnä vaikuttavan matkojen pituuksiin ja kulkutapoihin, mutta tehtyjen matkojen määrään vaikutusta on todettu olevan vähän tai ei lainkaan (Wegener ja Fürst 1999). Kuvassa 4.2 on esitetty liikenteen ja maankäytön vaikutuskehä.

Pääosin maankäytön ja liikenteen tutkimustulokset käsittelevät matkustamista yleisesti tai vain työmatkaliikettä. Vapaa-ajan toimintojen ja asiointipaikkojen sijainnin vaikutusta matkojen pituuksiin ja kulkutapoihin on tarkasteltu lähinnä asutuksen ja toimintojen sekoittuneisuuden kautta. (Wegener ja Fürst 1999)

Kaupungin tai asuinkeskittymän sijainnin suhteessa muihin keskittymiin ja infrastruktuuriin on todettu määrittävän matkapituuksia, erityisesti työpaikka-keskittymien osalta. Keskimäärin lyhyimmät matkat tehdään kaupunkimaisessa ympäristössä ja keskimäärin pisimmät matkat maaseutumaisessa ympäristössä. Joukkoliikennettä käytetään eniten suurimmissa kaupungeissa. (Wegener ja Fürst 1999)



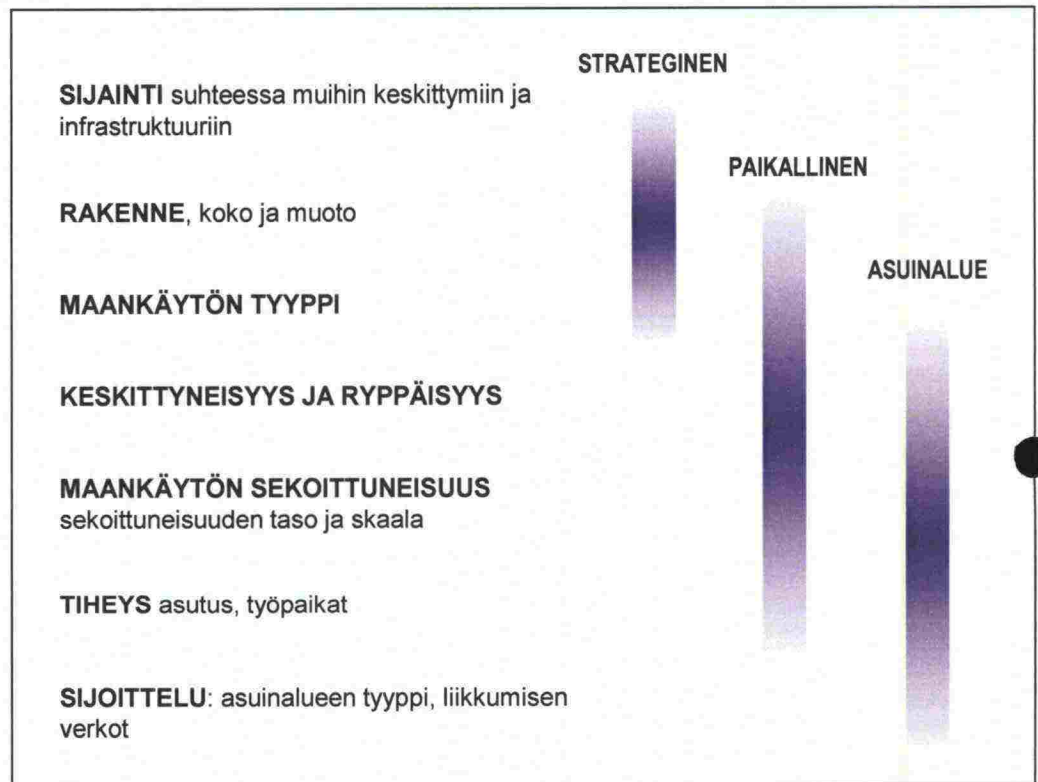
Kuva 4.2 Maankäytön ja liikenteen vaikutuskehä (Wegener ja Fürst 1999)

Tiheä asutus ja erilaisilta toiminnoiltaan sekoittunut maankäyttö lyhentävät tehtyjen matkojen pituutta. Asuinalueen tiheyden kasvu korreloi tutkimusten mukaan myös joukkoliikenteen käytön kasvun kanssa. Työpaikkojen ja asutuksen tasapaino alueella johtaa tutkimusten mukaan lyhyempiin matkoihin. Alueen työpaikkatiheyden kasvu lisää myös joukkoliikenteen käyttöä. Tämä johtuneen tarjonnan kasvusta kysynnän kasvaessa. (Wegener ja Fürst 1999)

Aluetehokkuus vaikuttaa myös jalankulun ja pyöräilyn määrään. Esimerkiksi aktiivisten kävelyn harrastajien on havaittu asuvan useammin tiiviisti rakennetuilla rivi- ja kerrostaloalueilla kuin väljästi rakennetuilla pientaloalueilla tai haja-asutusalueilla. (Timonen 2009) Asiantuntijahaastattelussa tuli esille kuitenkin pelko liian tiiviistä rakentamisesta, joka ei huomioi alueellisia erityispiirteitä. Jos alue muuttuu epämiellyttäväksi ja epäviihtyisäksi asua, sieltä pyritään vapaa-ajalla pois, joka lisää pitkien vapaa-ajan matkojen määrää.

Kaupunginosissa tai asuinalueilla, jotka on suunniteltu autoiluun tukeutuvaksi, tehdään pidempiä matkoja kuin "perinteisillä" asuinalueille. Kävely ja pyöräily ovat hieman suositumpia "perinteisillä" asuinalueilla kuin autoiluun tukeutuvilla. Etäisyys joukkoliikennepysäkille määrittää joukkoliikenteen käyttöä ja kulkutapaosuutta. (Wegener ja Fürst 1999)

Kuvassa 4.3 on esitetty liikkumiskäyttäytymiseen vaikuttavien maankäytön toimenpiteiden kohdentuminen eri aluetasolle. Keskittymän sijainti, rakenne ja maankäytön tyyppi ovat lähinnä strategisen tason valintoja. Toimintojen keskittyneisyyteen, ryppäisyyteen ja maankäytön sekoittuneisuuteen liittyvät valinnat tehdään pääosin kunta- ja seututasolla. Yksittäisten toimintojen sijoittelu ja alueen tiheys ovat asuinalue- tai kaupunginosakohtaisesti tehtäviä päätöksiä.



Kuva 4.3 Liikkumiskäyttäytymiseen vaikuttavat maankäytön toimenpiteet (muotoillen Stead ja Marshall 2001, alkuperäislähde Owens 1986).

EU-ohjelmassa Transland saatujen tulosten mukaan maankäyttö- ja liikennepolitiikka, joka tähtää matkojen pituuksien ja matkustusaikojen pienentämiseen sekä automatkojen määrän vähentämiseen, on tuloksellista ainoastaan silloin, kun autolla matkustaminen tehdään vähemmän kiinnostavaksi (esim. kalliimmaksi tai hitaammaksi) (Wegener ja Fürst 1999). Vain yhden toimenpiteen käyttö ei toimi, vaan toimenpiteet tulee yhdistää.

Stantchev ja Menazin (2006) mukaan yksityisautoilun vähentämistä edistävät:

- väestö- ja työpaikkatiheyden kasvu, etenkin keskittäminen
- maankäytön sekoittuminen, esim. kaupalliset ja julkiset palvelut sijoitetaan asuinalueen keskelle tai viereisille asuinalueille,
- houkuttelevat ja turvalliset kadut, jotka mukautuvat jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden tarpeisiin,
- vahva julkinen liikennejärjestelmä, erityisesti yhdistettynä tukea antavaan maankäyttöön.

Taulukossa 4.2 on esitetty maankäytön suunnittelun ja kaavoituksen keinoja, joilla voidaan vaikuttaa vapaa-ajan liikkumiseen.

Taulukko 4.2 Maankäytön suunnittelun ja kaavoituksen keinoja sekä niiden kohdentuminen arki-, erityis- ja lomavapaa-ajan liikkumiseen. (xxx = merkittävät vaikutusmahdollisuudet, xx = jonkin verran vaikutusmahdollisuuksia, x = vähän vaikutusmahdollisuuksia, tyhjä = ei lainkaan vaikutusmahdollisuuksia)

| Toimenpiteitä | Kuvaus | Arki | Erityis | Loma |
|--|--|------|---------|------|
| Asutuksen tiheys (tiivis maankäyttö) ja toimintojen klusterointi | Suurempi asutuksen tiheys ja toisiinsa liittyvien toimintojen klusterointi. Tiheän asutuksen toteuttaminen asukkaita miellyttävällä tavalla. Toimenpiteillä vaikutetaan muun muassa joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn toimintamahdollisuuksiin. | xxx | xx | x |
| Alueellinen saavutettavuus, sijainti muihin keskittyisiin ja alueen koko | Alueen liikenteellinen sijainti suhteessa alueelliseen keskukseen. Kaupunkiseudun koko ja asuinalueen koko. | xxx | x | x |
| Maankäytön/toimintojen sekoittuneisuus (mixed land use), paikallispalveluiden määrä, monipuolisuus ja houkuttelevuus | Erityyppisen maankäytön (asutus, palvelut, työpaikat) sekoittaminen alueelle. Tavoitteena vähentää matkapituuksia. | xxx | x | x |
| Toimintojen sijoittelu, esim. ABC-ajattelu, oleellisten toimintojen keskeinen sijainti | ABC-luokituksen avulla pyritään ohjaamaan paljon henkilöliikennettä aiheuttavat kohteet hyvien joukkoliikennepalvelujen läheisyyteen. | xx | xxx | xxx |
| Lähiliikkuminen/ new urbanism | Yhdyskuntasuunnittelua, jonka tavoitteena on luoda monipuolista, elävää ja tiivistä yhdyskuntarakennetta, jossa etäisyydet mahdollistavat jalankulun ja pyöräilyn. | xxx | x | |
| Alueiden aika- ja tilasuunnittelu | Aikapoliittikka tarkoittaa työelämän ja yhdyskunnan rakenteisiin vaikuttamista erilaisten politiikkojen ja aikasuunnittelun avulla. | xxx | x | |
| Kävelykadut | Kävelykatujen lähtökohtana on autottomuus. Ajaminen voi olla rajoituksin sallittua (esim. huoltoliikenne). Pääosin sovelletaan keskustan kauppakaduilla. | xx | xxx | x |
| Autottomat alueet | Keskustojen lisäksi Euroopassa on toteutettu viime vuosikymmeninä autottomia asuinalueita. Tanskassa koulujen ympäristöjen turvallisuutta on ehdotettu parannettavaksi vähentämällä koululaisten autoilla kuljettamista. | xxx | x | x |
| Shared space | Shared space perustuu ajatusmaailmaan, jossa liikenteen sujumisen pääroolissa on liikkujien keskinäinen vuorovaikutus ja aktiivinen ajattelu perinteisen liikennemerkkien tarkkailun ja noudattamisen sijaan. | xxx | x | x |
| Alueiden hallittu kasvu | Uusien alueiden rakentaminen olemassa olevaan rakenteeseen liittyen siten, että kokonaisuudesta muodostuu mahdollisimman hyvä. | xxx | xx | x |
| Asuntotuotannon ominaisuudet | Esimerkiksi kerrostalotuotanto, jossa mukana pientalolta kaivattuja ominaisuuksia. | xx | xx | x |

Toimintojen sijoittelu

Autolla tehtyjen vapaa-ajan matkojen vähentämiseksi olisi tärkeää, että kodin lähiympäristössä olisi monipuolisesti harrastamahdollisuuksia, mutta toisaalta asuinrakenteeseen sijoittuvat toiminnot voivat tuoda alueelle paljon ulkoista liikennettä. Toimintojen sijoittumisessa tulisi olla mahdollista tunnistaa ne vapaa-ajanviettoiminnot, joita käytetään ensisijaisesti paikallises-

ti, ja sijoittaa ne asumisrakenteeseen, jotta jalan ja pyörällä tehtyjen matkojen osuutta voitaisiin lisätä ja vastaavasti vähentää henkilöautoliikennettä. Laajalta keräilyalueelta kävijöitä keräävät vapaa-ajantoiminnot tulisi ensisijaisesti sijoittaa joukkoliikennevyöhykkeille, joissa henkilöautolle voidaan tarjota myös muita kulkutapavaihtoehtoja. Taulukossa 4.3 on esitetty arvioita erilaisten vapaa-ajan palvelujen päivittäisestä kävijämäärästä. Kävijämäärällä mitattuna vilkkaimpia kohteita ovat ulkoilualueet, liikuntakeskukset sekä erilaiset vapaa-ajan keskittymät, kuten huvipuistot ja konserttisalit.

Taulukko 4.3 Erilaisten vapaa-ajan toimintojen matkatuotoksia (kävijää/vrk). (Kallio et al. 2008)

| | | |
|---------------------------------|----------------------|--|
| vapaa-ajan toiminto | kävijöiden määrä/vrk | |
| ravintola- ja virkistyspalvelut | | |
| ravintola | 1,3–4,5 | / asiakaspaikka |
| hotelli | 4–22 | / 100 kerros-m ² |
| kylpylähotelli | 300–650 | / kylpylähotelli |
| leirintäalue | 40–300 | / leirintäalue |
| kulttuuripalvelut | | |
| kirjasto | 0,47–1,18 | / 100 m ² huoneistoalaa |
| elokuvateatteri | 0,5–1,5 | / asiakaspaikka |
| teatteri | 0,6–1,6 | / asiakaspaikka |
| konserttisali | 0,47–0,66 | / asiakaspaikka |
| konferenssi- ja messukeskus | 30–294 8–48 | / 100 m ² näyttelyalaa / 100 kerros-m ² |
| museo | 20–60 90–650 | / 100 kerros-m ² / museo |
| huvipuisto | 4 000–9 000 | / huvipuisto |
| liikuntapalvelut | | |
| kuntosali, liikuntakeskus | 8–30 | / 100 kerros-m ² |
| ulkoilualue | 200–600 | /alue |
| uimahalli | 1,4 5–27 | / asiakaspaikka / 100 kerros-m ² |
| jäähalli | 0,2–1,0 6–40 | / asiakaspaikka / 100 kerros-m ² |
| hiihtokeskus | 600–900 | /vrk (talvikaudella) |
| golfkenttä | 120–240 | /18 väylän kenttä (aukiolokaudella) |
| ravirata | 700–1 500 | /ravit |
| pienvenesatama | 11–36 | / 100 venepaikkaa |

Lyhyiden vapaa-ajan matkojen ja kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen käytön edellytyksenä on yhdyskuntarakenne, jossa oikeat palvelut ja toiminnot sijaitsevat oikeissa paikoissa. Tätä ongelmaa on yleensä tarkasteltu työpaikkojen sijoittumisen kautta. Seuraavassa on kuvattu yksityiskohtaisemmin Hollannissa sovellettavaa ABC-menetelmää, joka voitaisiin sovellettuna ottaa käyttöön työpaikkojen, mutta myös vapaa-ajan toimintojen sijoittelussa Suomessa. Vapaa-ajanpalvelut ovat myös samalla työpaikkoja.

ABC-menetelmän tarkoituksena on vähentää autonkäyttöä ja lisätä alueiden elinvoimaisuutta. Lisäksi politiikka tarjoaa mahdollisuuden estää yhdyskuntarakenteen hajautumista. Hollannissa 1980-luvun lopulla kehitetyn poliittisen lähestymistavan tarkoituksena on yksinkertaisesta saada "oikeat toiminnot oikeisiin paikkoihin". Menetelmää on sovellettu myös muualla, kuten Belgiassa. (Martens ja Griethuysen 2000)

ABC-lähestymistavassa alueet luokitellaan saavutettavuuden mukaan neljään ryhmään:

- A: hyvä saavutettavuus joukkoliikenteellä, huono saavutettavuus autolla
- B: hyvä saavutettavuus joukkoliikenteellä ja autolla
- C: hyvä saavutettavuus autolla, huono saavutettavuus joukkoliikenteellä
- R: huono saavutettavuus autolla ja joukkoliikenteellä. (Martens ja Griethuysen 2000)

Vastaavasti yrityksille muodostetaan liikkuvuusprofiili, jonka perusteella sen sijainti määräytyy. Liikkumisprofiilissa huomioidaan:

- työntekijöiden määrä (työntekijää/pinta-alayksikkö)
- työntekijöiden liikkuvuus (autoriippuvuus työtehtävissä)
- vierailijoiden määrä (vierailijoita/pinta-alayksikkö)
- riippuvuus tavaraliikenteestä. (Martens ja Griethuysen 2000)

ABC-vyöhykkeistöä tuetaan pysäköintipolitiikalla. A-, B- ja C-alueille on määritetty rajoitus siitä, montako pysäköintipaikkaa yrityksellä on työntekijää kohden lupa olla. Kantava ajatus on, että A- ja B-alueilla joukkoliikenne on niin toimiva vaihtoehto, että pysäköintipaikkoja ei tarvitse tarjota. Pysäköintipolitiikan lisäksi ABC-vyöhykkeiden kehittymistä tuetaan investointipolitiikalla. Esimerkiksi joukkoliikenneinvestoinnit keskitetään A- ja B-alueille. (Martens ja Griethuysen 2000)

Hollannissa ABC-menetelmän soveltamisessa on mukana kolme hallinnon tasoa. Politiikka on määritetty kansallisella tasolla, mutta silti paikallisella tasolla on liikkumavaraa sen toteuttamisessa. Ylemmillä tasoilla on kuitenkin mahdollisuus puuttua paikalliseen politiikan harjoittamiseen. (Martens ja Griethuysen 2000)

ABC-menetelmän etuna on sen yksinkertaisuus ja selkeys. Ongelmana on lähinnä ollut sen toteutumisen hitaus, koska se pääasiassa keskittyy uuden rakenteen sijoittamiseen. Tilaa A- ja B-alueilla ei myöskään ole ollut riittävästi tarjolla. Osa kaupungeista onkin keskittynyt R- ja C-alueiden muuttamiseen A- ja B-alueiksi enemmän kuin "väärien toimintojen" siirtämiseen pois niille sopimattomilta alueilta. Lisäksi tukeva pysäköintipolitiikka ei ole kaikilta osin toteutunut suunnitellusti. Politiikkaa tukevien toimien tarve onkin tunnistettu. (Martens ja Griethuysen 2000, Marshall ja Lamrani 2003)

Hollannissa yksityisille yrityksille on tarjottu tukia, jos he ovat valmiita siirtymään liikkuvuusprofiilinsa mukaiselle alueelle. Yritysten siirtyminen uudelle, paremman joukkoliikennesaavutettavuuden alueelle on johtanut merkittävään muutokseen kulkutapajakaumassa. Arvioiden mukaan työpaikkojen siirtyminen C- ja R-alueilta lähimmille A- ja B-alueille johtaisi autosuoritteiden vähenemiseen 1,3 % lyhyellä aikavälillä ja 4,0 % pitkällä aikavälillä, kun

työntekijöiden asumis- ja autonomistusvalinnat seuraisivat uutta tilannetta. (Martens ja Griethuysen 2000)

Alueiden luokitus olisi vapaa-ajantoimintojen ABC-menetelmässä toteutettavissa pääosin samoin kuin Hollannin mallissa. Jalankulun ja pyöräilyn roolia osana luokittelua tulisi tutkia. Toimintojen liikkumisprofiilissa tulisi ottaa huomioon ainakin vierailijoiden määrä ja paikallisuus, työntekijöiden määrä ja tavaraliikenteen määrä. Hyvän lähtökohdan menetelmän soveltamiseen antavat eri vapaa-ajan toimintojen matkatuotokset.

Lähiliikkumiseen kannustava ympäristö

Arkivapaa-ajan osalta avainasemassa ovat toimenpiteet, jotka kannustavat lähiliikkumiseen erityisesti kävellen ja polkupyörällä. Toimivassa lähiliikku-
misverkostossa asuinalueiden ja asiointipisteiden välillä on turvalliset, toimivat ja viihtyisät kevyen liikenteen yhteydet. Lisäksi asuinalueiden läheisyydessä tulisi olla miellyttäviä ja vaihtelevia liikunta- ja ulkoilureittejä eritasoisille liikkujille. Ulkoilureiteille tulee olla luontevat yhteydet asuinalueelta.

Kehittäminen ei rajoitu vain liikenneympäristön kehittämiseen. Laadukkaan lähiliikku-
misverkoston tunnistaa varsinaisten väylien lisäksi oheispalveluista, kuten pyöräpysäköintipaikoista tai lenkkipolun varrelle rakennetusta kunnopisteestä. Asiantuntijahaastatteluissa tuli esille, että myös kiinteistöjen kyky tukea kävelyä ja pyöräilyä kulkutapoina on tärkeää. Esimerkiksi polkupyörien ja niiden lisävarusteiden korkeatasoinen säilytys- ja pesupaikka sekä ulkoiluvälineiden säilytys ja suihkutilat ovat tärkeitä.

Saksassa käytetty lähiliikkumiskonsepti huomioi erityisesti lasten, perheiden ja seniorien liikkumisen erityisvaatimukset. Avainroolissa on kävely- ja pyöräily-ystävällisen esteettömän liikenneympäristön luominen sekä puistojen, suunnittelultaan houkuttelevien katujen ja vihreiden alueiden muodostaminen. Lähiliikkumisen vaatimuksiin kuuluvat mm. (Utzmann 2007):

- lyhytmatkainen ja laadukas liikkuminen
- paikallinen tarjonta
- paikallinen virkistyminen.

Viihtyisän ja monimuotoisen ympäristön rakentaminen on avainasemassa lähialueella liikkumiseen ja ulkoiluun liittyen. Asiantuntijahaastatteluissa tuotiin esille huoli liian valmiiksi pureskellun ja tiettyyn käyttötarkoitukseen suunnitellun ympäristön rakentamisesta asuinalueille. Ihmiset vaihtavat elämäntapojaan elämänkaaren myötä helpommin kuin ennen. Uusia harrastuksia syntyy ja niiden vaatimukset vaihtelevat. Tärkeäksi mainittiin kaksi ominaisuutta: ympäristön laadukkuus ja monimuotoisuus. Laadukas ympäristö kestää käyttöä ja monimuotoisena antaa mahdollisuuksia erilaisille ikä-, käyttäjä- ja harrasteryhmille.

Kyttä et al. (2009) havaitsivat tutkimuksessaan, että rakentamisen tiiveydellä ja viherympäristöllä oli huomattava vaikutus lasten lähiliikkumiseen ja ajan käyttöön lähiympäristössä. Tiivistä rakennetuissa asuinympäristöissä todennäköisyys kulkea kouluun jalan tai pyörällä oli huomattavasti suurempi kuin väljästi rakennetuilla alueilla. Lasten ilmaisemien erilaisten määränpäiden etäisyys kotoa oli tiiviillä alueilla lyhyempi kuin väljästi rakennetuilla alueilla.

Asiantuntijahaastatteluissa asuinympäristön kehittäminen lyhyitä jalan ja pyörällä tehtäviä matkoja kannustavaksi nähtiin tärkeänä autoriippuvaisen yhdyskuntarakenteen vastaisena toimenpiteenä. Mikäli asuinympäristöön voidaan sijoittaa tärkeimmät vapaa-ajanviettoiminnot, asukkaille tarjoutuu mahdollisuus lyhyisiin matkoihin. Esimerkiksi ostoskeskuksen ja julkisten liikunta- ja opistopalvelujen sekoittamisesta on hyviä kokemuksia mm. Helsingissä Oulunkylän keskuksessa, jossa samassa asuinalueen alakeskuksessa sijaitsee ostoskeskus, asema, työväenopisto, harraste- ja liikuntakeskus. Asuinalueilla esimerkiksi väestönsuojat voivat tarjota toimivia liikunta- ja harrastetiloja. Myös koulujen sijoittamisessa ja suunnittelussa koulujen mahdollinen ilta- ja viikonloppukäyttö tulisi ottaa huomioon jo kaavan sekä rakennusten suunnitteluvaiheessa. Koulutilat on pääosin suunniteltu vain päiväkäyttöön, vaikka ne voisivat tarjota erinomaisia julkisia tiloja asuinalueilla. Koulualueet olisi mahdollista suunnitella esimerkiksi siten, että luokkaopetustilat sijaitsevat eri tilassa kuin ilta- ja viikonloppukäyttöönkin hyvin soveltuvat liikunta- ja käsityötilat.

Asiantuntijahaastatteluissa nousi esille, että asuinalueiden suunnittelussa olisi tarpeen koota hyviä käytäntöjä asuinalueen palvelutarjonnan onnistuneista toteutusmalleista, joilla on voitu lisätä asukkaiden lähiympäristössään tekevien matkojen määrää. Tämän tyyppisiä esimerkkejä voisivat olla esimerkiksi Maunula ja Oulunkylä Helsingissä. Parhaiden suunnittelukäytäntöjen arvioitiin tuovan konkreettisia esimerkkejä erilaisten suunnitteluratkaisujen vaikutuksesta asuinympäristön viihtyisyyteen ja arkiliikkumiseen.

Liikenne- ja yhdyskuntasuunnittelussa on noussut uusia suuntauksia, joissa keskeiseen rooliin on nostettu jalankulku ja pyöräily autoillun jäädessä takalalle. Tällaisia ovat esimerkiksi Shared Space, New Urbanism ja autottomat vyöhykkeet, jotka ovat saaneet jalansijaa erityisesti keskustojen viihtyisyyden ja turvallisuuden parantamisen yhteydessä, mutta myös tavoiteltaessa jalankulun ja pyöräilyn osuuden kasvattamista lyhyillä matkoilla.

Yhdyskuntasuunnittelun uusi suunta, New urbanism, on Yhdysvalloissa esitetty ratkaisumalli autoiluun perustuvan, hajautuvan yhdyskuntarakenteen ja toimintojen eriyttämisen aiheuttamiin ongelmiin. Tavoitteena on luoda monipuolista, elävää ja tiivistä yhdyskuntarakennetta, joka mahdollistaa jalankulun ja pyöräilyn. Alueiden välillä liikkuminen hoidetaan uusiutuvien energiamuotojen tuottamaa sähköä käyttävällä joukkoliikenteellä eli käytännössä raideliikenteellä. (New urbanism 2009)

New Urbanism on myös elämän laatua parantava suuntaus. Kapeiden katujen varrella on runsaasti puita, pensaita ja istutuksia ja rakennukset on tuotu lähelle katua. Tiiviissä ympäristössä autojen ajonopeudet ovat alhaisia ja kaikkien liikkuminen on turvallista. Pysäköintialueet eivät näy jalankulkijalle vaan autot on piilotettu maan alle tai takapihoille. Uusien alueiden rakentamisen lisäksi New Urbanism -ajatteluun soveltuu myös olevien seutujen täydennysrakentaminen. (New urbanism 2009)

Kokonaan jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden käyttöön tarkoitettuja alueita tai väyliä voidaan kutsua useilla nimillä: kävelykeskusta, autoton keskusta, kävelykatu tai kävelyalue. Näiden alueiden suunnittelussa lähtökohtana on alueen autottomuus. Autoilla ajaminen on rajoitettua tai kokonaan kiellettyä. Kävelykaduilla voidaan sallia huolto- ja tonttiliikennettä. Joskus myös pyöräily on kävelykadulla kielletty. Pääpyöräreitti tulisi aina ohjata kävelyalueen

ohi, koska jalankulkijoita on usein kävelyalueilla runsaasti. Joukkoliikennekaduilla sallitaan bussien, raitiovaunujen ja taksien liikkuminen. Jalankulkijoiden ehdoilla toteutetaan myös pihakadut, joilla autoilu on sallittu kävelynopeudella. Pihakadulla jalankulkija saa kulkea kadun kaikilla osilla, eikä jalankulkijoille ole erikseen erotettu jalkakäytäviä. (soveltaen Heikkilä et al. 1994, Heikkilä et al. 1996 ja Oikarinen 2008)

Tyypillisimmillään kävelykatu on ydinkeskustan ostoskatu, jossa kadun varrella on pikkukauppoja, kauppakeskuksia ja ravintolapalveluita. Useista kävelykaduista muodostuvan kävelykeskustan alueella voi olla myös aukioita ja puistoja. Kävelykeskustat ovat kaupunkien olohuoneita, joihin tullaan viihtymään ja viettämään aikaa ostoksilla käymisen ohessa. Vanhojen eurooppalaisten kaupunkien keskustoissa on aina ollut kävelyalueita, sillä kaupunkien kadut ovat olleet liian kapeita ajoneuvoliikenteelle. Varsinaisesti kävelykeskustoja on alettu toteuttaa monissa Euroopan maissa 1960-luvulla. (soveltaen Heikkilä et al. 1994, Heikkilä et al. 1996 ja Oikarinen 2008)

Keskustojen lisäksi Euroopassa on toteutettu viime vuosikymmeninä myös autottomia asuinalueita. Tanskassa koulujen ympäristöjen turvallisuutta on ehdotettu parannettavaksi vähentämällä koululaisten kuljettamista autolla. Ehdotuksen mukaan koulujen ympäristöt rauhoitetaan autoilulta 200 m alueella tai vaihtoehtoisesti pysähtyminen kielletään, mikä vähentää kuljettamisen houkuttelevuutta. (Copenhagenize.com)

Shared Space on liikennesuunnittelun suuntaus, jossa liikenteen sujumisen pääroolissa on liikkujien keskinäinen vuorovaikutus ja aktiivinen ajattelu perinteisen liikennemerkkien tarkkailun ja noudattamisen sijaan. Moottoriajoneuvoliikenne, jalankulku ja pyöräily kulkevat samassa tilassa eikä katu-tilassa ole erillisiä jalkakäytäviä tai suojateitä. Toimiakseen shared space -alueen on oltava suhteellisen rajattu. Shared space -järjestelmässä liikennemerkit, liikennevalot, katumaalaukset ja reunakivet puuttuvat, joten aikaa vapautuu vuorovaikutukseen ja liikkuja on pakotettu hakemaan toimintaohjeita ympäristöstä ja muiden liikkujien toiminnasta. Ruotsalaisten tutkimusten mukaan ajonopeudella 15–20 km/h yhteistyö on toimivaa ja siten turvallista, mutta korkeammilla ajonopeuksilla autoilija ei enää yhtä yleisesti pysähdy väistääkseen muita tienkäyttäjiä. (Hamilton-Baillie 2009, Edra 2009, StreetsWiki ja Sveriges Kommuner och Landsting 2008)

Oululaisille asukkaille järjestetyn ryhmäkeskustelun avulla pyrittiin selvittämään lähiympäristöltä vaadittuja ominaisuuksia. Asukkaat valitsivat ulkoilu-riteikseen rauhallisia ja kaukana ajoneuvoliikenteestä sijaitsevia ja maise-mallisesti kauniita reittejä, mutta erityisesti talviaikaan suurimpia ja hyväkuntoisempia kevyen liikenteen väyliä, jolloin kriteerinä oli hoitotaso. Yleensä käytettiin samoja reittejä. Sosiaalinen turvallisuus tai liikenneturvallisuus ei tullut esille valintakriteerinä. Kävely liittyi kulkutapana enemmän ulkoiluun ja lenkkeilyyn, pyörä sen sijaan asiointimatkoihin ja työliikuntaan.

Maankäytön ratkaisuihin ja infrastruktuurin rakenteeseen esitettiin asukkaiden ryhmäkeskustelussa vain vähän kehittämis ehdotuksia. Esille nousivat esimerkiksi reitit hiihtoladuille ja rantojen siistiminen. Sen sijaan kevyen liikenteen väylästäön ja alueen puistoihin oltiin tyytyväisiä. Kevyen liikenteen väylien talvihoidon ajoitus ja penkkien puute väylien varrella tuotiin esille, mutta pääosin kehittämistarpeet kohdistuivat harrastetoimintaan ja palveluihin. Omiksi tärkeiksi paikoiksi asukkaat mainitsivat pari lähialueilla sijaitse-

vaa suurehkoa puistoaluetta, kesämökin ja oman kodin. Lähiluonto koettiin paikaksi, jossa voitiin rauhoittua. Vähintään kerran vuodessa piti kuitenkin päästä maalle kauemmas kaupungista.

Nuorten aikuisten ryhmäkeskustelussa yksin vietetty vapaa-aika koettiin virkistäväksi ja terapeutiseksi vaihteluksi hektiselle opiskelu- ja työyhteisölle ja sosiaaliselle vapaa-ajan vietolle. Luonto on tärkeä taustaelementti varsinkin yksin vietetylle vapaa-ajalle. Lenkkeily luonnossa koettiin parhaaksi paikaksi yksinoloon ja rauhoittumiseen, sillä useimmiten esimerkiksi kotona vietetty vapaa-aika kääntyy internetissä surffaamiseksi tai facebookissa oleskeluksi. Asuinympäristön lähiluonnon, esimerkiksi Hervannan lähimetsien viihtyisine lenkkipolkuineen, arvioitiin tarjoavan hyviä mahdollisuuksia irtautumiseen ja akkujen lataamiseen. Uudet lenkkeilyreitit ja luontokohteet lähimetsässä koettiin erittäin tärkeiksi arkivapaa-ajan paikoiksi. Sen sijaan kaupunkimaisten puistojen alueen sisällä arvioitiin toimivan enemmänkin oikopolkuina esimerkiksi matkalla kotiin ja koiran ulkoilutuspaikkoina kuin luontokokemuksen paikkoina.

Asuinympäristöön nuorten aikuisten ryhmäkeskustelun osallistujat toivoivat lähiluontoa ja lähimetsää, päivittäistavarakaupan palveluja, monipuolisia ulkoilukohteita ja liikuntapaikkoja sekä joukkoliikennepalveluja. Erikoiskaupan palveluja, julkisia palveluja tai ravintolapalveluja ei pidetty kovin tärkeinä lähiliikkumiseen houkuttelevina kohteina. Osallistujat eivät kaivanneet asuinympäristöön julkista tilaa lukuun ottamatta viihtyisiä viheralueita ja puistoja, joiden nähtiin muodostavan asuinalueen ja alakeskuksen olohuoneen.

Asiantuntijahaastatteluissa kaupunkiseutujen lievealueita ja välttää pientaloasumista suosivien asumispreferenssien arvioitiin perustuvan osin myös väärin mielikuviin asuinympäristön ominaisuuksista. Haja-asutusmaisessa ympäristössä lapsiperheiden elämisen arki muodostuu usein hankalaksi viimeistään silloin, kun lapset siirtyvät aktiivisen harrastamisen ja omaehtoisen liikkumisen ikään. Asumispreferenssien muovautumiseen arvioitiin voitavan vaikuttaa myös aktiivisen ja kohdennetun tiedottamisen kautta, sillä asuinpaikkaa valittaessa arkiliikkumisen merkitys ei korostu riittävästi, vaan asumispäätöksiin vaikuttavat ensisijaisesti asunnon hinta ja ominaisuudet. Asumisvalintoja tehdessään asukkailla tulisi olla tiedossaan myös liikkumisjalanjälkeä ja -valintamahdollisuuksia koskevaa tietoa.

4.4 Liikenneinfrastruktuurin ja -palveluiden suunnittelu

4.4.1 Joukkoliikenne

Joukkoliikenteen houkuttelevuuteen vaikuttaa muun muassa sen hinta, informaation saatavuus ja selkeys, etäisyys pysäkille ja tarjonnan ominaisuudet, kuten matka-aika, täsmällisyys, vuoroväli ja liikennöinti-aika. Joukkoliikenteen edistämiseksi ei voida vain keskittyä joukkoliikenteen kehittämiseen, vaan kyse on aina myös joukkoliikenteen suhteellisesta kilpailuasemasta verrattuna muihin kulkutapoihin. Kodin ja lähimmän linja-autopysäkin tai raideliikenteen aseman välisellä etäisyydellä on vaikutusta kulkutavan valintaan (Kitamura et al. 1997), joten ylipäättänsä joukkoliikenteen asema maankäytön suunnittelussa ja sen toimintamahdollisuuksien varmistaminen ovat tärkeitä asioita.

Arkivapaa-ajan liikkumisen osalta joukkoliikenteen käytön suurimmat kehittämiskohteet ovat ilta- ja viikonloppuliikenteen tarjonta, joukkoliikenteen hinta sekä joustavuus. Erityis- ja lomavapaa-ajalla kehittämiskohteita ovat muun muassa joukkoliikenneinformaatio, erityiset lipputyypit ja tapahtumiin liittyvät liput ja räätälöidyt palvelut.

Taulukko 4.4 Joukkoliikenteen houkuttelevuuden lisäämisen keinoja sekä niiden kohdentuminen arki-, erityis- ja lomavapaa-ajan liikkumiseen. (xxx = merkittävät vaikutusmahdollisuudet, xx = jonkin verran vaikutusmahdollisuuksia, x = vähän vaikutusmahdollisuuksia, tyhjä = ei lainkaan vaikutusmahdollisuuksia)

| Toimenpiteitä | Kuvaus | Arki | Erityis | Loma |
|--|---|------|---------|------|
| Joukkoliikennekaistat ja liikennevaloetuuudet | Lisää joukkoliikenteen matka-ajan kilpailukykyä autoliikenteeseen verrattuna. | xx | | |
| Pysäkki-infrastrukturi | Katokset, pyöräpysäköinti, liityntäpysäköinti autolla, esteettömyys, reaaliaikainen informaatio, aikatauluinformaatio, hoito- ja kunnossapito, jne. | xxx | x | x |
| Joukkoliikennetarjonnan määrä ja linjaston kattavuus, pysäkkien sijainti ja määrä | Asiakkaalle merkittäviä tekijöitä ovat etäisyys pysäkillä, aikataulun ja reitistön soveltuvuus omiin tarpeisiin sekä palvelun täsmällisyys. | xxx | xxx | xxx |
| Hinnoittelu: esim. edulliset perheliput ja alennukset | Edullinen joukkoliikenteen hintataso. Erityisalennukset tietyille käyttäjäryhmille tai tiettyinä ajankohtina. | xxx | xxx | xxx |
| Lipputyypit | Päiväliput, satunnaiskäyttäjille ja matkailijoille suunnatut liput, jne. peruslippujen lisäksi. | x | xx | xxx |
| Joukkoliikennekaluston laatu, henkilökunnan ammattitaito | Kaluston ikä ja siisteys, esteettömyys, soveltuvuus eri käyttäjäryhmille, kuljettajien ajokyyky ja kohteliaisuus | xx | xxx | xxx |
| Joukkoliikenneinformaation ja neuvonnan laatu ja saatavuus | Aikataulu-, reitti- ja poikkeustiedon helppokäyttöisyys ja saavutettavuus. Erityisen tärkeää satunnaiskäyttäjälle. | xx | xxx | xxx |
| Vapaa-ajan tarpeiden huomioiminen aikataulusuunnittelussa (esim. yöliikenteen laajentaminen) | Aikataulusuunnittelua vapaa-ajan toimintojen vaatimusten mukaan (aukioloajat, massatapahtumat, yöliikenne) | x | xxx | x |
| Kutsujoukkoliikenne, eri käyttäjäryhmille räätälöidyt palvelut | Kutsujoukkoliikenne, palvelulinjat, teemalinjat, matkailulle suunnatut linjat, yölinjat, cityliikenne, ym. Palvelut on suunniteltu tiettyjen ryhmien erityistarpeiden mukaan. | xxx | xxx | xxx |
| Linja-autoliikenne- ja taksipalvelun joustava yhdistäminen (Saksan kokeilu) | Runkokuljetus linja-autolla ja molemmissa päissä taksikuljetus. Takuu siitä, että takseja on riittävästi. Saksassa kokeiltu nuorten yökerhoissa käymisen osalta. | | xxx | x |
| Taksiliikenteen kehittäminen | Erlaiset taksien yhteiskäyttösovellukset, ym. | x | xx | xxx |

Väestön keskittyminen suurille ja keskisuurille kaupunkiseuduille lisää joukkoliikenteen toimintamahdollisuuksia lähiliikenteessä. Samanaikaisesti kotitalouksien autoistuminen ja asuntojen, työpaikkojen ja palveluiden hajautuminen yhä laajemmalle alueelle kaupunkiseutujen sisällä heikentää joukkoliikenteen toimintamahdollisuuksia. Jo kaavoitusvaiheessa päätetään joukkoliikenteen toimintaedellytyksistä.

Esimerkki: Toimintojen integrointi ja hyvän joukkoliikenneyhteyden luominen

CentrO-ostos- ja -vapaa-ajankeskus on kehitetty Oberhausenissa Saksassa teollisuuden "ylijääämämaalle". CentrO-keskuksessa on 70 000 m² myyntipinta-alaa, jossa sijaitsee ostoskeskus, huvipuisto, ravintoloita, joukkoliikenneasema, toimistotilaa, asuintaloja ja monikerroksinen pysäköintihalli. Alue sijaitsee kolmen tärkeän moottoritien lähellä ja tarjoaa 10 500 ilmaista pysäköintipaikkaa. Uusi joukkoliikenneyhteys on luotu keskustan ja alueen välille, jotta osa liikenteestä saataisiin siirrettyä joukkoliikenteeseen. Alueella käy 75 000 asiakasta päivittäin, mikä on vähentänyt ruuhkia kaupungin keskustassa. Joukkoliikenneyhteyttä on käytetty paljon, tosin edelleen asiakkaat käyttävät pääasiassa autoa johtuen ilmaisesta pysäköintitilasta. (ELTIS tietokanta)

Joukkoliikenteen tulee tukea arjen toimintoja. Kotitalouksien autoistumisesta johtuen Suomessakin ollaan tilanteessa, jossa yhä harvempi joukkoliikenteen käyttäjä tulee autottomasta taloudesta. Joukkoliikenteen tuleekin olla houkutteleva, toimiva ja edullinen vaihtoehto, jotta sitä käytettäisiin. Tärkeimmiksi joukkoliikenteen käytön esteiksi ja ongelmiksi on nimetty yhteyksien vähyys ja puuttuminen, aikataulujen sopimattomuus, matkalipun hinta, yhteydet pysäkeille, subjektiiviset joukkoliikenteen käytön esteet, vaihtoyhteyksien puutteet ja matkanteon hitaus (JOTU-ohjelma 2007). Aikataulu- ja yhteysongelmat korostuvat vapaa-ajan liikkumisessa, koska paras joukkoliikennetarjonta on keskitetty yleensä arkipäivien työ- ja koulumatkaliikenteeseen.

Oululaisille asukkaille järjestetyssä keskustelussa pääpaino oli arjen vapaa-ajan liikkumisen käsittelyssä ja kehittämiskohteiden etsimisessä. Ryhmäkeskustelussa oli mukana myös autottomassa taloudessa asuvia, mutta joukkoliikenteen ei silti koettu palvelevan vapaa-ajanviettomatkoilla. Oulun cityliikennetyyppinen palvelu nähtiin ratkaisuksi. Cityliikenne on pikkubusseilla toteutettu myös satunnaiskäyttäjälle helposti lähestyttävä edullinen ja nopea joukkoliikennepalvelu, jonka reitit on suunniteltu palvelemaan keskustan ja lähiasuinalueiden välistä liikkumista erityisesti asiointimatkoilla. Myös haastatellut asiantuntijat nostivat esille tarpeen joustavammalle kutsutyypiselle joukkoliikenteelle.

Aktiivisten joukkoliikenteen ja henkilöauton yhteiskäyttäjien sekä aktiivisten joukkoliikenteen käyttäjien joukkoliikennematkoista suurin osa on koulu-, työ- ja työasiointiin liittyviä. Autoilevat joukkoliikenteen käyttäjät tekevät ostos- ja asiointimatkat useammin muulla tavoin kuin joukkoliikenteellä kuin lähinnä vain joukkoliikennettä käyttävät. Joukkoliikennettä satunnaisesti käyttävät autoilijat tekevät keskimäärin vain noin yhdeksän kaupunkiseutujen sisäistä joukkoliikennematkaa vuodessa, mutta ne on pääosin tehty vapaa-ajan ja asiointin tarkoituksissa. Työhön ja kouluun liittyviä on vain joka viides matka. Vastaava tilanne on myös vähän moottoriajoneuvolla liikkuvilla. (JOTU-ohjelma 2007)

Edellä kuvattujen tulosten valossa näyttää siltä, että joukkoliikenteen käyttö vapaa-ajan ja asiointimatkoilla on satunnaiskäyttäjien "kontaktipinta" kaupunkiseutujen joukkoliikenteeseen. Joukkoliikenteen kehittäminen vapaa-ajan matkoille sopivaksi lisäisikin todennäköisesti joukkoliikenteen satunnaiskäyttäjien määrää. Seuraavassa on esitetty esimerkki Saksasta.

Esimerkki: Joustava ja turvallinen yöjoukkoliikenne

Nuorten suuri onnettomuusriski viikonloppuöisin ja tutkimustieto siitä, että onnettomuuksista huomattavat osuus liittyy yökerhomatkoihin, johti kehittämishankkeeseen Saksassa. Nuorten onnettomuuksiin liittyviä tekijöitä ovat riskinotto, kokematon kuljettaja ja alkoholi. Ravintola-iltoihin liittyy monia matkoja ja tietyn yökerhon vuoksi ollaan valmiita matkustamaan jopa 100 kilometriä. Suurin osa yökerhoihin tulijoista saapui henkilöauton matkustajana tai kuljettajana. Noin kaksi viidesosaa mieskuljettajista ja joka kymmenes naiskuljettaja käytti alkoholia tai huumeita illan aikana. Tutkimuksella selvitettiin, että nuoret halusivat luotettavaa, joustavaa ja edullista joukkoliikennematkusta. Ratkaisuksi kehitettiin taksi- ja joukkoliikenteen yhteisjärjestelmä. Runkoliikenne hoidettaisiin bussiliikenteellä ja jakeliikenne yökerhon tai kodin ovelle taksiliikenteellä. Järjestelmää ei tiettävästi ole kokeiltu käytännössä. (Rode 2003)

Joukkoliikenteen suosimisessa tavoitteena voi olla joko satunnaiskäyttäjien määrän lisääminen tai joukkoliikenteen kanta-asiakkaiden määrän lisääminen. Suurimman osan joukkoliikennematkoista tekee suhteellisen pieni kanta-asiakkaiden ryhmä. Erityisesti paikallisliikenteessä kanta-asiakkaiden osuus matkoista on suuri. Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen aineiston mukaan aktiiviset joukkoliikenteen käyttäjät ja aktiiviset joukkoliikenteen ja henkilöauton yhteiskäyttäjät tekevät 80–90 % paikallisjoukkoliikenteen matkoista (JOTU-ohjelma 2007).

Esimerkki: Kanta-asiakkaiden tyytyväisyys ja joukkoliikenteen käytön lisääminen vapaa-ajan matkustamisessa

Itävallassa Wienissä paikallinen joukkoliikenneoperaattori Wiener Linien on todennut, että nykyisten joukkoliikenteen käyttäjien säilyttäminen ja käyttömäärien kasvattaminen on helpompaa kuin uusien käyttäjien saaminen joukkoliikenteen piiriin. Yhtiö tarjoaa lojaaleille kanta-asiakkailleen useita etuja, joilla pyritään asiakastyytyvyyteen ja käytön lisäämiseen vapaa-ajanliikumisessa. Senioreille on oma korttityyppinsä. Tarjottavia etuja ovat vapaa-aikaan liittyvät tarjouskupongit, erikoistarjoukset, joilla kortin omistaja saa "VIP-aseman" esimerkiksi teattereissa ja kaupoissa, edullisemman joukkoliikennelipun (12 kk 10 kk:n hinnalla) ja asiakaslehden. Lipun haltija saa lauantaisin ja sunnuntaisin ottaa joukkoliikennevälineeseen mukaan kaksi lasta ilmaiseksi. Myös pyörän ja koiran kuljettaminen on ilmaista kanta-asiakkaille. Kuusi viikkoa ennen vuosilipun voimassaolon päättymistä asiakas saa kotiinsa muistutuskirjeen, jonka mukana on etukuponkeja. Kortin uusiminen on tehty helpoksi. Joka kymmenes aktiivikäyttäjä ilmoittaa etujen olevan syy jatkaa Wiener Linienin kanta-asiakkaana ja noin puolet pitää tarjouksia kiinnostavia ja tärkeinä. (ELTIS-tietokanta)

Joukkoliikenteen hinnoittelulla ja tarjotuilla lipputyypeillä voidaan vaikuttaa sen houkuttelevuuteen myös vapaa-ajan liikkumisessa. Joukkoliikenteen taksojen halventuessa yhä useampi valitsee joukkoliikenteen auton sijaan. Täysin maksuton julkinen liikenne ei merkittävästi lisää siirtymistä yksityisautoista julkisten kulkuvälineiden käyttöön, vaan pikemminkin lisää julkisten kulkuvälineiden käyttöä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden keskuudessa. (Wegener ja Fürst 1999)

Joukkoliikennettä satunnaisesti käyttävien on monissa tutkimuksissa havaittu olevan se ryhmä, jolla on eniten potentiaalia lisätä joukkoliikennematkus-

tustaan. Joukkoliikennettä satunnaisesti käyttävät kulkevat joukkoliikenteellä tyypillisesti muutamista kerroista kuussa aina muutama kertoihin viikossa. Esimerkiksi Tampereen seudulla tehdyn tutkimuksen mukaan auton haltijoiden keskuudessa on paljon joukkoliikennettä satunnaisesti käyttäviä matkustajia. Päivittäin joukkoliikennettä käytti tamperelaisista auton haltijoista noin 10 % ja ympäryskuntien auton haltijoista noin 4 %. Joukkoliikennettä satunnaisesti käyttävien osuus oli merkittävä, sillä Tampereella heitä oli 44 % ja ympäryskunnissa 15 % kaikista auton haltijoista. Joukkoliikennettä harvoin ja satunnaisesti käyttävien ryhmässä havaittiin paljon mahdollisuuksia joukkoliikennematkustuksen lisäämiseen. Kun lisäksi otetaan huomioon auton haltijoiden osuus koko väestöstä, on heidän joukkoliikenteen käytöllään merkittävä vaikutus joukkoliikenteen matkustajamääriin. (Svenns 2007)

Joukkoliikennettä satunnaisesti käyttävät maksavat joukkoliikennematkansa usein arvo- ja kertalipuilla ja pitävät joukkoliikennettä melko kalliina. Satunnaisesti joukkoliikennelippua käyttävien joukkoliikennematkojen määrään onkin arvioitu voitavan vaikuttaa tarjoamalla heille uudentyyppisiä joukkoliikenteen käyttöön kannustavia lipputyyppejä. Nykyisessä joukkoliikenteen lippujärjestelmässä kanta-asiakkaiden lipputyypit ovat hyvin edullisia, mutta satunnaisemmin matkustaville tarjolla ei ole kannustavaa vaihtelevaan matkamäärään sopeutuvaa lipputyyppeä, jossa matkan hinta porrastuisi matkustusmäärän mukaan. Esimerkiksi uudentyyppisen joustavan kausilipun on ennakoitu lisäävän erityisesti satunnaisesti matkustavien joukkoliikenteen käyttöä. Joustavaan kausilippuun kuuluu esimerkiksi 20 tai 30 matkustuspäivää, mutta päivien ei tarvitse perinteisten kausilippujen tapaan olla peräkkäisiä. (Svenns 2007)

Erityisesti satunnaiskäyttäjiä voidaan houkutella joukkoliikenteen käyttäjiksi liittämällä joukkoliikennelippu osaksi tapahtuman tai palvelun hinnoittelua. Esimerkiksi massatapahtumissa, kuten messuilla, urheilutapahtumissa ja konserteissa voidaan saada siirrettyä merkittävä osa osallistujista joukkoliikenteen käyttäjiksi. Hinnoittelun lisäksi voidaan tarjota ylimääräisiä joukkoliikennevuoroja. Tapahtumalipun on ennakoitu kiinnostavan erityisesti auton haltijoita ja joukkoliikennettä harvoin käyttäviä (Svenns 2007).

Esimerkki: Joukkoliikennelippu osana hotellimaksua

InterCity -hotelli (www.intercityhotel.com) on kaupunkien keskustoissa sijaitseva hotelliketju, joka tarjoaa asiakkailleen ilmaisen joukkoliikenteen osana hotelliyöpymisen hintaa. Joukkoliikenteessä kuljettajalle näytetään huoneen tunnistekorttia tai erillistä korttia kaupungista riippuen. Hotelli maksaa maksun täysin itse, eli tekee sen imagosyistä. Ketjulla on hotelleita pääasiassa Keski-Euroopassa Saksassa, Itävallassa ja Sveitsissä.

Erityisvapaa-aikaa vietetään paljon myös omassa elinpiirissä. Lisäksi vierailijat ovat potentiaalisia joukkoliikenteen käyttäjiä, pyöräilijöitä ja kävelijöitä, jos siihen tarjotaan mahdollisuuksia. Joukkoliikenteen käytettävyyden lisäämiseen liittyy kiinteästi hyvä informaatio. Aikataulu- ja reittitiedon lisäksi asiakkaalle voidaan tarjota markkinointityyppistä tietoa, joka innostaa joukkoliikenteen käyttöön vapaa-ajalla. Seuraavassa on esitetty kaksi esimerkkiä aiheesta.

Esimerkki: Joukkoliikenteen käyttö erityisvapaa-ajalla

Mielenkiintoinen esimerkki maaseudun luonnon ja joukkoliikenteen käytön yhdistelmästä on Belgiassa toteutettu Green Stop -projekti (Groene Halte). Belgian joukkoliikenneasiakkaiden yhdistys on koonnut tietoa kävelyreiteistä, joita voidaan yhdistää joukkoliikenteen käyttöön. Näistä tiedoista on koottu esitteitä, joissa kuvataan alueen luonnetta, kiinnostavia paikkoja, luontokohteita, joukkoliikennepysäkit sekä kahvilat ja ravintolat. Esitteet julkaistiin vuonna 2006 ja niitä on myyty noin tuhat vuodessa. Viime vuosina toimintaa on siirretty internetiin ja esitteitä päivitetty myönteisten kokemusten seurauksena. Projektin tarkoituksena on lisätä joukkoliikenteen käyttöä vapaa-ajan matkoilla. (ELTIS tietokanta)

Esimerkki: Perheiden kannustaminen retkeilyyn joukkoliikenteellä

Oman alueen matkailupotentiaalia hyödyntävä kampanja toteutettiin Zugissa Sveitsissä. Lähtökohtana oli tilanne, jossa noin 60 % alueen matkoista oli vapaa-ajan- tai lomailumatkoja ja niistä 70 % tehtiin autolla, vaikka alueella on hyvä joukkoliikennetarjonta ja kevyen liikenteen mahdollisuudet. Zugin kampanjassa kohderyhmäksi valittiin perheet. Alueelta valittiin lapsia houkuttelevia vapaa-ajankohteita, joissa oli ympärivuotista toimintaa, kuten uimahalli, huvipuisto ja maatila. Näihin perustuen laadittiin neljä erilaista kiertomatkaa, jotka olivat mahdollisia tehdä erikulkutavoilla. Mukana vaihtoehtoina olivat kävely, pyöräily, juna, bussi ja laiva. Esitemateriaalia jaettiin, lisäksi järjestettiin toimintapäiviä ja loppu-tapahtuma arvontoineen. Lopputapahtumaan saatiin hyvin osallistujia ja palaute osallistujilta oli myönteistä. Samalla projektin toteuttajat havaitsivat, että kestävi-en kulkutapojen edistäminen vapaa-ajan liikkumiseen liittyen yleisellä tasolla on vaikeaa, koska vapaa-ajantoimintojen kenttä on niin hajanainen. (ELTIS-tietokanta)

Lentäen, junalla tai laivalla tehtäviin pitkiin vapaa-ajan matkoihin liittyy matka terminaaliiin tai asemalle. Matkaketjuajattelu suunnittelussa, toimivat yhteydet terminaaleille ja informaatio siihen liittyen, liityntäpysäköinti sekä matkakeskukset ja muut solmupisteet ovat avainasemassa joukkoliikenteen liityntämatkojen kehittämisessä.

4.4.2 Jalankulku ja pyöräily

Fietsberaad (2006) tutki kymmenen edistyksellisen pyöräilykaupungin pyöräilypolitiikkaa. Tutkimuksen mukaan jatkuva ja kokonaisvaltainen ovat käsitteitä, joilla voidaan kuvata niiden kuntien pyöräilypolitiikkaa, joissa pyöräilyn osuus on suuri. Pyöräilypolitiikka on luonnollinen osa laajempaa poliittista kokonaisuutta ja kehittäminen ei keskity vain infrastruktuurin rakentamiseen, vaan nähdään laajempaa asiana, kuten palveluiden kehittämisenä ja markkinointina. (Fietsberaad 2006, Kiiskilä 2009)

Hollantilaisessa tutkimuksessa tulee ilmi, että pyöräilyn esimerkkikaupunkeja yhdistävät monet tekijät, mutta jokaisen tekijän osalta löytyy myös poikkeuksia. Seuraavassa on kuvattu asioita, jota toteutuvat suurimmassa osassa kymmenestä kaupungista. Tyypillisiä piirteitä ovat (Fietsberaad 2006, Kiiskilä 2009):

- voimakas pyöräilykulttuuri ja traditio, pyöräily on yleisesti hyväksytty kulkutapa
- laadukas pyöräilyverkko
- pyöräliikenteelle autoliikenteestä erilliset kulkumahdollisuudet

- autoliikenteen ja pyöräilyn risteämistä on kehitetty yli- ja alikuluilla
- pyöräpysäköinti merkittävä osa pyöräilystrategiaa
- autoliikennettä rajoitetaan
- panostuksia myös muihin toimenpiteisiin kuin vain infrastruktuurin kehittämiseen.

Taulukossa 4.5 on esitetty jalankulun ja pyöräilyn houkuttelevuuden lisäämiseksi käytössä olevia toimenpiteitä ja niiden kohdentuminen arki-, erityis- ja lomavapaa-aikaan. Pyörämatkailua, viitoitusta ja seudullisia maisemareittejä lukuun ottamatta toimenpiteet kohdistuvat lähinnä arkivapaa-ajan liikkumiseen.

Taulukko 4.5 Jalankulun ja pyöräilyn houkuttelevuuden lisäämisen keinoja sekä niiden kohdentuminen arki-, erityis- ja lomavapaa-ajan liikkumiseen. (xxx = merkittävät vaikutusmahdollisuudet, xx = jonkin verran vaikutusmahdollisuuksia, x = vähän vaikutusmahdollisuuksia, tyhjä = ei lainkaan vaikutusmahdollisuuksia)

| Toimenpiteitä | Kuvaus | Arki | Erityis | Loma |
|---|---|------|---------|------|
| Uusien väylien määrä, reitistön kattavuus ja reittien suoruus | Uusien kevyen liikenteen väylien rakentaminen, kattavan ja yhtenäisen reitistön suunnittelu sekä eri kohteiden yhdistäminen mahdollisimman suoriin yhteyksiin. | xxx | x | x |
| Kevyen liikenteen väylien liikenneturvallisuuden ja esteettömyyden parantaminen | Mm. alikulut, suojatiejärjestelyt, nopean pyöräilyn erottaminen jalankulusta, päällysteiden taso | xxx | x | x |
| Väylien viihtyisyyden ja sosiaalisen turvallisuuden parantaminen | Ympäristön suunnittelu ja näkemät (esim. kasvillisuus), geometria, valaistus, väylien sijainti | xxx | x | x |
| Kevyen liikenteen reittien viitoittaminen/ muu ohjaus | Sekä kaupunkiseutujen viitoitukset että matkailureitteihin liittyvät viitoitukset, informaatio- taulut, ym. kartat | x | xx | xxx |
| Pyöräpysäköintiratkaisut | Turvallisen ja toimivan pyöräilypysäköinnin puuttuminen voi muodostua pullonkaulaksi pyöräilyn kasvuille. Pysäköintipaikkojen suunnittelu ja pysäköintipaikoista tiedottaminen. Pyöräpysäköinti osaksi rakennusnormeja. | xxx | xx | x |
| Pyöräilymatkailun edistäminen (reitit, kartat, neuvonta, matkailumerkit, viitoitus, jne.) | Pyöräilymatkailua voidaan kehittää informaatiota lisäämällä, markkinoimalla ja tukemalla palveluita, mutta myös kehittämällä infrastruktuuria ja viitoitusta. | | | xxx |
| Erityisväylät ja -reitit, kuten green belts, maisemaväylät | Pitkämatkaiseen ja viihdepyöräilyyn suunniteltuja reittejä kaupunkiseuduilla. | x | xx | xxx |
| Kevyen liikenteen väylien hoito ja kunnossapito | Erityisesti talvihoito, mutta myös päällysteen kunnan ylläpito, tienvarsien niitto, yleinen siisteys, ym. | xxx | x | x |
| Liikenteen rauhoittaminen/ autottomat alueet/ kävelykadut/ shared space | katso kohta 4.1.2 | xxx | xx | x |
| Kiinteistöjen suunnittelu pyöräilyä tukeväksi. | Pyörän ja sen lisävarusteiden sekä säilytyksen ja puhdistuksen toteutus siten, että pyöräily on helppoa. | xxx | x | x |

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen arkiliikkumisessa tehdään pääasiassa rakentamalla lähiliikkumiseen soveltuvaa ympäristöä ja laadukas pyörätieverkosto. Lisäksi kiinteistöjen toiminnan ja pysäköintiratkaisujen tulee tukea

erityisesti pyöräilyä. Lähiliikkumista on käsitelty yksityiskohtaisemmin kohdassa 4.2.

Pyöräilyn ja joukkoliikenteen yhteiskäyttö on tärkeää pyöräilymatkailun, mutta myös arkipyöräilyn edistämiseksi. Kyseessä on yleensä joukko pieniä toimenpiteitä. Tällaisia ovat esimerkiksi

- polkupyörän mukaan ottamisen mahdollisuus junaan (/linja-autoihin) ja kohtuullinen hinta
- turvallinen pyöräpysäköinti
- vuokrapyörät rautatieasemilla ja linja-autoasemilla
- lainapyörät (kaupunkipyörät, hotellien pyörät, jne.)
- tiedon lisääminen kaupunkien pyöräreiteistä (erityisesti internet ja matkailutoimijat).

Esimerkiksi Münchenissä ja sen ympäristössä on ostettavissa joukkoliikenteen päivälippu, jonka hinnalla saa ottaa pyörän joukkoliikennevälineeseen niin monta kertaa päivän aikana kuin haluaa. Sama operaattori on myös edistänyt pyöräretkeilyä tarjoamalla tietoa lähiseudun pyöräreiteistä ja joukkoliikenneyhteydestä reitin alkuun. (Haller 2007) Suomessakin käynnistyy vuonna 2010 kokeilu, jonka aikana polkupyörien kuljettaminen pääkaupunkiseudun lähijunissa on ilmaista. Kaupunkipyöriä ja esimerkiksi hotellien tarjoamia lainapyöriä on tarjolla eri kaupungeissa Suomessa.

Vaikka toimenpiteet ovat pieniä, voidaan niiden avulla saavuttaa paljon myönteistä julkisuutta ja nostaa pyöräilyn imagoa. Edistyneissä pyöräilykaupungeissa on huomattu pyöräpysäköinnin muodostuvan pyöräilyn kasvun pullonkaulaksi, joten pyörätieverkon lisäksi on suunniteltava myös pyöräilyä tukevat palvelut ja pysäköintiratkaisut, jotta kokonaisuus olisi toimiva.

Esimerkki: Pyörien mukaan ottaminen linja-autoihin

Krakovassa osaan linja-autoista lisättiin telineet, joihin on mahdollista nostaa polkupyörä joukkoliikennematkan ajaksi. Lisäksi koulutettiin 100 kuljettajaa telineiden käyttämiseen. Palvelun lanseeraaminen näkyi myönteisesti mediassa. Taavoitteena oli itse palvelun lisäksi lisätä Krakovan pyöräily-ystävällisyyden leimaa. Uusia joukkoliikenneasiakkaita palvelulla ei juurikaan saavutettu. Bussilinjalla, joka vei kaupungin eläintarhaan, telineitä käytettiin ahkerimmin. (CIVITAS-tietokanta)

Esimerkki: Pyörävuokraus rautatieasemilla

Sveitsissä raideliikenneoperaattori on yhdessä kansallisen pyörävuokrausyrityksen kanssa toteuttanut kattavan polkupyörävuokrausmahdollisuuden rautatieasemilla. Tällä hetkellä noin 80 asemalla on tarjolla pyörän vuokrausmahdollisuus yhdessä useiden muiden pisteiden kanssa. Pyörän voi vuokrata joko Internetin kautta etukäteen tai asemalta vähintään puoleksi päiväksi kerrallaan. Pyörän voi palauttaa eri pisteeseen kuin mistä sen vuokraa. Pyörät ovat hyväkuntoisia ja niitä on tarjolla erilaisiin käyttötarkoituksiin. (ELTIS-tietokanta)

Saksassa vuokrapolkupyörän voi tilata puhelimella haluamaansa paikkaan (CALL A BIKE).

Pyöräilymatkailu

Monissa Euroopan maissa on viime vuosina edistetty aktiivisesti pyörämatkailua. Esimerkiksi Saksan kansallisessa pyöräilysuunnitelmassa pyörämatkailulle on omistettu oma kappale ja Münchenin kaupungissa edistetään aktiivisesti vihreiden pyöräilyvyöhykkeiden käyttöönottoa, joiden tärkeänä kriteerinä on vapaa-ajan pyöräilyn edistäminen. Monet pyöräilyn terveyshyödyistä ja osa pyöräilyyn liittyvästä kaupunkikulttuurista syntyvät vapaa-ajan pyöräilyn kautta. (Lonhard 2007, Kiiskilä 2009)

Matkailunedistämiskeskuksen laatimassa Pyöräilymatkailun kehittämisstrategiassa on todettu pyöräilymatkailulla olevan Suomessakin kasvupotentiaalia. Strategiassa on määritelty retki-, maantie- ja "tutustumispyöräily" pyörämatkailun eri muotoina. (Pyöräilymatkailun kehittämisstrategia 2009–2013) Tässä kappaleessa keskitytään lähinnä retki- ja tutustumispyöräilyn kehittämiseen.

Suomessa on pyörämatkailua edistetty määrittelemällä ja markkinoimalla sekä valtakunnallisilla pyöräilyreittejä ja niiden osia että alueellisia reittejä. Lisäksi Suomessa järjestetään vuosittain useampia pyöräilytapahtumia. Ulkomaalaisen näkökulmasta Suomi on tuntematon pyöräilymatkailumaana ja lisäksi toimijat ovat hajallaan. Myös suomalaisille matkailijoille palvelut lienevät pitkälti tuntemattomia ja pyörämatkailuvaihtoehdon esille tuomisessa olisi paljonkin tehtävissä. (Pyöräilymatkailun kehittämisstrategia 2009–2013)

Eri Euroopan maissa on onnistuttu pyöräilymatkailupalveluja brändäämällä kasvattamaan niiden ja ylipäättänsä pyöräilymatkailun suosiota. Pyörämatkailua kehitetään eri maissa muun muassa informaation saatavuuden ja markkinoinnin, viitoituksen, yhtenäisten reittien sekä pyöräily- ja oheispalvelujen saatavuuden ja laadunhallinnan näkökulmista. Pyörämatkailu on tunnistettu merkittäväksi turismin muodoksi, jolla on kasvupotentiaalia. (Kiiskilä 2009)

Iso-Britanniassa on Natural Englandin ja Lancashiren yliopiston yhteistyönä perustettu kestävä maaseutumaisen vapaa-ajanliikkumisen verkosto Vistrav. Sen tarkoituksena on ennen kaikkea jakaa tietoa ja hyviä käytäntöjä asiantuntijoiden kesken sekä tiedottaa paikallisia ja kansallisia päätöksentekijöitä vapaa-ajan liikkumisen vaikutuksista ja tavoista vähentää autoriippuvaisuutta vapaa-ajan liikkumisessa maaseudulla. (Vistrav 2009)

Mittavin Eurooppalainen kehityshanke on EuroVelo-reitistö. EuroVelo on Euroopan pyöräilyliiton (European Cyclists' Federation) vetämä hanke, jonka tavoitteena on kahdentoista koko maanosaa halkovan pitkänmatkan pyöräilyreitin perustaminen. Suunnitellun reitistön kokonaispituus on 66 000 km. Tästä noin 44 000 km on tällä hetkellä reitistölle asetettujen kriteerien mukaan. Ehdotetun EuroVelo-reitistön kahdestatoista reitistä kaksi kulkee Suomen läpi. Tavoitteena on, että reitistö olisi valmis vuoteen 2020 mennessä. (ECF 2009)

Vastaavantyyppisiä verkostoja ja yhdistyksiä liittyen muun muassa ekologiseen matkailuun, luomumatkailuun, reiluun matkailuun ja pyörämatkailuun on toiminnassa sekä maailman laajuisesti että kansallisesti. Ne pyrkivät tiedottamaan matkailun vaikutuksista sekä päätöksentekijöitä, palveluntarjoajia että yksittäisiä kansalaisia ja tarjoamaan vaihtoehtoisia tapoja matkailla

huomioiden kestävä kehityksen periaatteet sekä paikallisen kulttuurin ja luonnon säilyminen.

Esimerkki: Bett & Bike – pyöräily-ystävällinen majoitus

Saksassa majoituspaikat, kuten hotellit ja majatalot voivat hakea kansalliselta pyöräilyjärjestöltä (ADFC) laatumerkin. Majoituspaikalta vaaditaan tiettyjä ominaisuuksia, kuten vaatteiden pesumahdollisuutta, lukittavaa pyöränsäilytyspaikkaa, pyöräilijälle soveltuvaa aamiaista, perustyökaluja pyörän korjaamiseen sekä tietoa alueen pyöräreiteistä ja joukkoliikenneaikatauluista.

Pyöräilyjärjestö kokoaa majoituspaikat julkiseen matkustajien käytössä olevaan listaukseen. Toiminnan lähtiessä käyntiin vuonna 1995 majoituspaikkoja oli listalla 216. Vuonna 2007 niitä on jo 4 502. Määrä on kasvanut tasaisesti. Lisäksi majoituspaikka saa merkin, jonka voi kiinnittää nähtäville. (Reiche 2007)

Vastaavia esimerkkejä pyöräily-ystävällisestä majoituksesta ja palveluista on muissakin Euroopan maissa. Merkin saamisen kriteerit vaihtelevat eri maissa.

4.4.3 Henkilöautoliikenne

Usein kulkutavan valintatilanteessa jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen vastaparina on henkilöauto. Yksilön kannalta vapaa-ajan liikkumisen autolla tulisi olla sujuvaa, miellyttävää, turvallista ja ympäristöystävällistä. Toisaalta taas autoilu ei kulkutapana saisi muuttua ylivertaiseksi, jolloin muiden kulkutapojen suosio laskee. Tutkimusten mukaan joukkoliikenteen nopeuttaminen lisää joukkoliikenteen kiinnostavuutta ja vähentää autolla tehtyjen matkojen määrää (Lautso et al. 2004).

Taulukossa 4.6 on esitetty toimenpiteitä, joilla pääosin tavoitellaan autoliikenteen määrän, ympäristövaikutusten tai turvallisuusongelmien määrän vähenemistä. Toisaalta tavoitteena on saada aikaan kulkutapasiirtymiä autosta joukkoliikenteeseen, pyöräilyyn ja jalankulkuun. Toisaalta taas pyritään lisäämään auton käytön suunnitelmallisuutta, jos auto valitaan kulkutavaksi. Autoiluun liittyvät toimenpiteet kohdistuvat sekä arki-, erityis- että loma-vapaa-aikaan.

Pysäköintipolitiikalla voidaan tukea tai vähentää maankäyttöpolitiikan ja autoriippuvaisuutta vähentävien toimenpiteiden tehokuutta. Pysäköintipolitiikan keinoina ovat muun muassa pysäköinnin hinnoittelu, paikkojen saatavuus ja paikkojen sijoittelu suhteessa joukkoliikennepysäkkeihin ja toimintoihin. Kun pysäköintialueet sijoitetaan vähintään yhtä kauaksi kotoa kuin lähin joukkoliikenteen pysäkki, vähenee yksityisautoilu merkittävästi (Knoflacher 1999).

Taulukko 4.6 Autoliikenteen ja sen ympäristövaikutuksien rajoittamiseen liittyviä keinoja sekä niiden kohdentuminen arki-, erityis- ja lomavapaa-ajan liikkumiseen. (xxx = merkittävät vaikutusmahdollisuudet, xx = jonkin verran vaikutusmahdollisuuksia, x = vähän vaikutusmahdollisuuksia, tyhjä = ei lainkaan vaikutusmahdollisuuksia)

| Toimenpiteitä | Kuvaus | Arki | Erityis | Loma |
|--|--|------|---------|------|
| Autoilun hinnoittelu/ käyttö-maksut /polttoaineen hinta ja verotus | Autoilun määrään, käyttöaikoihin ja -paikkoihin vaikuttaminen erilaisin veroin ja maksuin. Maksut voivat olla mm. ruuhkiin, tieverkon kulutukseen ja ympäristövaikutuksiin perustuvia. | xx | xxx | xx |
| Pysäköinti | Pysäköintipaikkojen sijoittamisella (esim. suhteessa etäisyyksiin bussipysäkeiltä), pysäköinnin rajoituksilla, paikkojen määrällä ja hinnoittelulla voidaan vaikuttaa autoilun houkuttelevuuteen kulkutapana. Ohjaus ja informaatio. | xxx | xx | x |
| Eco-driving/ säästävä ajotapa | Kannustaminen ja koulutus, joka johtaa polttoaineenkulutuksen pienenemiseen. Toimenpiteellä on vaikutusta ympäristövaikutusten määrään. | xxx | xxx | xxx |
| Korkean kuormitusasteen autojen suosiminen | Esimerkiksi lupa käyttää linja-autokaistoja, vapautuksia tiemaksuista (jos sellaisia on). | x | x | |
| Kimppakyydit ja yhteiskäyttö-autot | Tapoja vähentää autonomistusta. | xx | x | x |
| Auton käytön rajoitukset | Käyttörajoitukset voivat koskea alueita, tiettyjä ajankohtia tai olla laajamittaisia esimerkiksi koko kaupunkia koskevia (ilmanlaatu kriteerinä). | xx | xx | xx |
| Liikenteen rauhoittaminen (ajonopeudet, hidasteet, jne.) | Joukko toimenpiteitä, joilla pyritään laskemaan ajonopeuksia ja vähentämään ajoneuvoliikennettä tietyillä tieosilla tai alueilla. | xxx | x | x |
| Autoilun sujuvuus, informaatio, viitoitus, jne. | Tapahtumiin ja vapaa-ajankohteisiin liittyvä tiedotus ja liikenteen ohjaus (reaali-aikainen), joka vähentää ruuhkia ja muun muassa pysäköintipaikkaa etsivää liikennettä, | x | xx | xx |

4.5 Liikkumisen ohjaus

Liikkumisen ohjauksella (Mobility Management) tarkoitetaan monipuolisia toimenpiteitä, joilla pyritään tarjoamaan vaihtoehtoja oman auton käytölle ja antamaan tietoa muista kulkutapavaihtoehdoista. Toimenpiteissä on mukana tiedottavia, kannustavia ja rajoittavia toimenpiteitä, mutta erityisesti painopistealueena ovat markkinointiin, tiedottamiseen ja kannustamiseen keskittyvät toimenpiteet. (Treatise 2006)

Liikkumisen ohjauksen toimenpiteissä pääpaino ei ole viime vuosina ollut vapaa-ajan liikkumisessa, vaan työ- ja koulumatkaliikkumisen painoarvo on ollut suurempi. Monilla toimenpiteillä pyritään vaikuttamaan yksilön liikkumiskäyttäytymiseen kokonaisuutena, jolloin myös vapaa-ajan liikkuminen on osa liikkumispalettia.

Taulukossa 4.7 on esitetty erilaisia liikkumisen ohjauksen toimenpiteitä ja niiden kohdentuminen arki-, erityis- ja lomavapaa-ajalle. Pääpaino on ollut erityis- ja lomavapaa-ajassa, mutta monet toimenpiteistä soveltuisivat sellaisenaan myös arkivapaa-ajan kehittämiseen. Ongelmaksi muodostuu usein

arkivapaa-ajan toimintojen heterogeenisuus. Erillinen merkittävä vapaa-ajanliikkumiseen kohdistuva toimenpidekokonaisuus on vapaa-ajankohteiden liikkumisen ohjaussuunnitelmat.

Taulukko 4.7 Liikkumisen ohjauksen keinoja sekä niiden kohdentuminen arki-, erityis- ja lomavapaa-ajan liikkumiseen. (xxx = merkittävät vaikutusmahdollisuudet, xx = jonkin verran vaikutusmahdollisuuksia, x = vähän vaikutusmahdollisuuksia, tyhjä = ei lainkaan vaikutusmahdollisuuksia)

| Toimenpiteitä | Kuvaus | Arki | Erityis | Loma |
|---|---|------|---------|------|
| Vapaa-ajan toimintojen, keskusten ja tapahtumien liikkumisen ohjaussuunnitelmat. Voidaan tehdä myös asuinalueille tai yksilöille. | Suunnitelman tavoitteena lisätä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen käyttöä useilla erityyppisillä toimenpiteillä. | x | xxx | xxx |
| Kampanjat, kilpailut, mainonta, kannustaminen ja asennevaikuttaminen. Voi olla myös uuden tuotteen (esim. joukkoliikennelippu tai palvelu) markkinointia. | Erilaisiin asenne- ja tunneargumentteihin perustuvaa toimintaa, joilla pyritään lisäämään kävelyn ja pyöräilyn määrää. | xxx | xx | x |
| Hinnoittelu | Kulutusvaihtoehtoihin vaikuttaminen poikkeuksellisella hinnoittelulla, esim. joukkoliikennelippu sisältyy sisään-pääsymaksuun. | | xx | xxx |
| Kaupunkipyörät, hotellien pyörät, jne. | Ilmaiseksi tai panttimaksua vastaan käytettävissä olevat pyörät. | | x | xxxx |
| Polkupyörä-, rullaluistin-, ym. vuokraamot tai kirjastot | Liikkumisvälineiden vuokraustoiminta tai ilmainen kirjastotoiminta lyhytaikaiseen käyttöön. | x | x | xxxx |
| Ohjatut pyöräretket | Jonkin teeman ympärille rakennettu pyöräretki. Yleensä matkailuun liittyvä, mutta myös esim. asukasysteistyönä asuinalueilla lapsille järjestettävät retket ovat mahdollisia. | x | xx | xxx |
| Kestävän vapaa-ajan liik- kumisen ideaverkosto | Tarkoitus levittää hyviä käytäntöjä kestäväan matkailuun ja vapaa-ajan liikkumiseen liittyen. | | xx | xxx |

Vapaa-ajan kohteiden liikkumisen suunnittelu

Vapaa-ajan matkoja tuottavien kohteiden liikennesuunnittelu ja liikkumisen ohjaussuunnitelmat (Leisure Travel Plan, Tourism Travel Plan) ovat yhä enemmän Euroopassa käytetty tapa vaikuttaa erityis- ja lomavapaa-ajan liikkumiseen.

Suunnitelmilla tavoitellaan päästöjen, melun ja energiankulutuksen vähene- mistä sekä yleistä liikennenympäristön laadun paranemista muun muassa ruuhkia vähentämällä. Tavoitteena on siirtää matkustajia henkilöautoilusta joukkoliikenteeseen ja lentoliikenteestä junaan ja bussiin. Lisäksi tavoitteena on lisätä sekä päätöksentekijöiden että suuren yleisön yleistä tietoisuutta kestävästä liikkumisesta ja turismista. Onnistuneilla demonstraatioprojekteil-

la osoitetaan käyttäytymistä ohjaavien menetelmien hyödyllisyys vapaa-ajan liikkumisen kulkutapoihin vaikuttamisessa. (e-atonium 2004)

Suurin osa liikkumisen ohjaussuunnitelmista on toistaiseksi tehty työpaikoille ja kouluille. Iso-Britannia on suunnitelmien laatimisessa edelläkävijämaa, jossa suunnitelmia on tehty jo satoja. Työpaikkojen ja koulujen lisäksi suunnitelmia voidaan tehdä muun muassa asuinalueille, ostoskeskuksille ja vapaa-ajanviettokehteille. Oma kokonaisuutensa ovat henkilökohtaiset ja kotitalouskohtaiset liikkumissuunnitelmat (Personalised Journey Planning).

Suunnitelman laatimis- ja toteuttamisprosessiin kuuluvat vastuuhenkilöiden nimeäminen, nykytilanteen kartoittaminen, tavoitteiden asettaminen, toimenpiteiden suunnittelu, resurssien määrittäminen, toimenpiteiden toteutus ja jatkuva seuranta. Työpaikoille tehdyillä liikkumisen ohjaussuunnitelmilla ja niiden perusteella tehdyillä toimenpiteillä on voitu parhaimmillaan vähentää noin 50 % autolla tehtyjen matkojen määrää. Vähennemä riippuu esimerkiksi yrityksen sijainnista, auton tarpeesta henkilökunnan työtehtävissä ja muiden kulkutapavaihtoehtojen kilpailukyvyistä. (DfT 2008)

Vapaa-ajan liikkumissuunnitelmassa haasteena on työmatkoja suurempi hajonta liikkumiskäyttäytymisessä ja liikkumistarpeissa, vaikka suunnittelu-kohteena olisikin yksittäinen kohde. Lisäksi suunnittelun kohderyhmänä ovat pääosin kohteessa vierailijat eivätkä kohteessa työskentelevät, kuten työpaikkojen ja koulujen suunnitelmissa. Satunnaisten vierailijoiden tavoittaminen on haastavampaa ja kanavat erilaisia kuin toistuvasti työpaikalle matkustavalla työntekijällä. Käytännössä suunnittelu vaatii kävijöiden profilointia ja toimenpiteiden kustannustehokasta suunnittelua.

Vapaa-ajan kohteet, joille voidaan tehdä liikkumissuunnitelmia voivat olla esimerkiksi:

- matkailunähtävyyksiä ja -kohteita (esim. museot, huvipuistot, kulttuurikohteet)
- urheilu- ja viihdekohteita (esim. stadionit, uimahallit, laskettelu-keskukset)
- massatapahtumia (esim. konsertit, asuntomessut)
- ostoskeskuksia
- majoituspaikkoja.

Matkailun kehittämiseen painottuvan suunnitelman toimenpiteet voivat kohdistua sekä liikenneinfrastruktuuriin ja -palveluiden kehittämiseen että liikkujien valintoihin vaikuttamiseen. Tyypillisiä kehittämiskohteita ovat joukkoliikennepalvelut, yhdysliikennepalvelut, taksipalvelut, kävely- ja pyöräilymahdollisuudet, pyöräpysäköinti, autopysäköinti, nopeuden hillintä, autoilun rajoittaminen ja autottomat alueet, markkinointi- ja neuvontapalvelut, välineiden vuokrauspalvelut (pyörät, rullaluistimet, sukset, jne.) sekä työntekijöille suunnatut toimet. (e-atonium 2004)

Matkailuun liittyviä liikkumisen ohjauksen suunnitelmia on tehty esimerkiksi Málagan kaupungissa Espanjassa, Genovan laaksossa Italiassa ja Zugin alueella Sveitsissä (e-atonium 2004). Esimerkki kokonaisvaltaisesta matkailun kehittämisprojektista oli Englannissa viisivuotinen "Tourism without traffic" -projekti (Matson 2006). Suomessa ei toistaiseksi ole tehty yhtään suunnitelmaa, toki useiden matkailukohteiden kehittämissuunnitelmissa liikenne-

tarve on otettu huomioon. Suomesta puuttuvat valmis materiaali ja esimerkiksi-kohteet, joiden avulla vapaa-ajan- tai matkailukohteen liikkumisen ohjaussuunnitelma olisi helppo toteuttaa. Suunnitelma vaatii myös seurantaa ja toteuttamisresursseja, jotta kehityskohteet saadaan toteutettua. Liikkumisen ohjaussuunnitelma voisi olla myös osa yleistä vapaa-ajankohteen kehittämisstrategiaa.

Esimerkkejä: Liikkumisen ohjaussuunnitelmat

Hilversumin media-alaan keskittyneen yrityskylä Hollannissa on kehittämiskohde, johon liittyy sekä työmatka- että vapaa-ajanliikenteen liikkumisen ohjausta. Alueella työskentelee noin 4 500 työntekijää, mutta samalla se toimii myös vapaa-ajan viettokohteena, koska alueella kuvataan paljon televisiosarjoja, joihin osallistuu yleisöä vierailijoina. Aluetta on tarkoitus laajentaa mm. hotelli- ja elokuvateatterikompleksilla. Toimenpiteitä vuonna 2006 julkaistussa suunnitelmassa ovat esimerkiksi pyöräilyn mahdollisuuksien parantaminen suihku- ja pukutilojen, pyöräkatosten, lainapyörien ja palvelupisteiden avulla, viitoituksen parantaminen reaali-aikaiseksi ja ruuhkatilanteen huomioivaksi, reitti-informaation parantaminen ja uudet liikennevalot, eri kulkutavoilla saavutettavuudesta kertovat Internet-sivut, aluemaksuun liittyvä joukkoliikennelippu, taksitakuu junien liityntäliikenteessä ja työntekijöiden kannustaminen kulkutapamuutokseen. (ELTIS-tietokanta)

Bristolin satama-aluetta on määrätietoisesti kehitetty turisteille houkuttelevaksi paikaksi, jossa on paljon erilaisia vapaa-ajantoimintoja ja -palveluita. Kaupungissa on tehty kouluille ja työpaikoille useita liikkumisen ohjaussuunnitelmia, joten laajentaminen vapaa-ajanliikkumisen ohjauksen suunnitteluun oli luontevaa. Suunnitelman avulla on esimerkiksi kehitetty valvottua pyöräilypysäköintiä ja pyöräilyviitoitusta, parannettu joukkoliikennetarjontaa sekä laadittu alueelle vierailijakartta, joka esittelee kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen käyttömahdollisuuksia. (CIVITAS-tietokanta)

4.6 Toimenpiteet tienpitäjän näkökulmasta

Tiehallinto hallinnoi, ylläpitää ja kehittää maantieverkkoa ja tieliikenteen palveluita osana liikennejärjestelmäkokonaisuutta. Tiehallinnon tehtäviin kuuluu osaltaan huolehtia myös tasapainoisesta aluekehityksestä.

Vapaa-ajan liikkumisesta aiheutuvien ympäristö- ja turvallisuusvaikutusten kannalta monet tehokkaat toimenpiteet ovat tienpitäjän vaikutuskentän ulkopuolella. Toimenpiteiden toteuttamatta jättäminen johtaa autoliikenteen kasvuun, joka näkyy turvallisuus-, ympäristö- ja sujuvuushaittoina. Karrikoidusti voidaan sanoa, että suurin osa vapaa-ajan liikkumiseen vaikuttamisen toimenpiteistä ei kohdistu tienpitäjän toimintakenttään, sen sijaan niiden toteuttamatta jättämisestä aiheutuneet vaikutukset kohdistuvat.

Vuoden 2010 alkuun ajoittuva valtion liikenne- ja aluehallinnon uudistus tulee muuttamaan vastuita ja laajentamaan tieviranomaisen tehtäväkenttää jonkin verran. Liikennevirastolla sekä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksilla (ELY) olisi tulevaisuudessa mahdollisuus olla katalysaattorina uudentyyppisissä kehittämishankkeissa. Koska vapaa-ajan liikkumisen osalta monet toimenpiteet ovat tällä hetkellä "isännättömiä", voitaisiin näkökulman laajennusta miettiä virastouudistuksen myötä.

Tienpitäjällä on aktiivinen tutkimus- ja kehittämistoiminta yksin ja muiden liikennesektorin toimijoiden kanssa. Yksi merkittävistä tienpitäjän tehtävistä vapaa-ajan liikkumiseen vaikuttamisessa on **yleisen tietotason ylläpitäminen ja nostaminen** vapaa-ajan liikkumisen määrästä ja käytetyistä kulkutavoista, turvallisuus- ja ympäristövaikutuksista sekä vaikutusmahdollisuuksista ja toimenpiteistä. Muun muassa Tiehallinnon keräämät tietoaineistot ovat erittäin tarpeellisia vapaa-ajan liikkumisen tutkimuksessa ja toimenpiteiden kehittämisessä.

Maankäytön ratkaisulla ja yhdyskuntasuunnittelulla on merkittävä vaikutus syntyvien vapaa-ajan matkojen pituuteen sekä joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kilpailukykyyn kulkutapana, erityisesti arkivapaa-ajan matkoilla. Kaavoitusprosessin vastuu ei ole tienpitäjällä, mutta lausuntojen ja aktiivisen yhteistyön kautta tieviranomaisella on vaikutusmahdollisuuksia **maankäytön** ratkaisuihin. ELYihin mukaan tulevat Ympäristökeskukset lisäävät vaikutusmahdollisuuksia. Tärkeimpiä tavoitteita ovat hajakenttämisen estäminen, tiiviin, turvallisen ja viihtyisän asuinympäristön luominen, kävely- ja pyörätieverkoston rakentaminen sekä rakenteen suunnittelu, jossa toiminnot sijaitsevat oikeassa paikassa niiden matkatuotosten ja käytettyjen kulkutapojen näkökulmasta. Myös omalla lupatoiminnallaan tienpitäjä voi vaikuttaa esimerkiksi liittymien sijaintiin ja turvallisuuteen.

Lisäksi tienpitäjä on aktiivisesti mukana **liikennejärjestelmäyhteistyössä**. Liikennejärjestelmäsuunnitelmaprosessit voisivat olla luonteva paikka edistää esimerkiksi vapaa-ajan liikkumisen ohjaussuunnitelmien tekemistä.

Tienpitäjän vastuulla ei ole joukkoliikenteen suunnittelu, mutta maanteiden varsilla olevien **linja-autopysäkkien** rakentaminen, ylläpito ja hoito sekä **joukkoliikenteen** sujuvuuteen vaikuttavat tekijät kuuluvat tienpitäjälle. Vapaa-ajan liikkumista paremmin palvelevien joustavien ja kutsuohjattujen ratkaisujen kehittäminen saattaa tuoda mukanaan tiedottamiseen ja pysäkkeihin liittyviä muutospaineita. Ylipäänsä uusien ratkaisujen kehittäminen vaatii panostuksia kaikilta toimijoilta. Lääninhallitusten lakkauttamisen kautta joukkoliikennevastuuta siirtyy ELYihin vuoden 2010 alusta. **Sujuvien maaliikenteen yhteyksien kehittäminen terminaaleille ja asemille** on myös merkittäviltä osin tienpitäjän vastuulla. Joukkoliikenteen kehittämisessä vastuuta siirtyy myös vuoden 2010 toimintansa aloittavalle Liikennevirastolle.

Kevyen liikenteen väylät ovat suosituin ja maantiet Suomen kolmanneksi suosituin liikuntapaikka, joten tienpitäjän vastuu on merkittävä. Tienpitäjän vastuulla olevan kevyen liikenteen väyläverkoston pituus sekä hoidon ja ylläpidon taso ja laatu vaikuttavat kävelyn ja pyöräilyn määrään. Pitkämatkaisen matkailu- ja retkeilytarkoituksissa tehdyn pyöräilyn osalta reittien suunnittelussa ja viitoituksessa tienpitäjä on mukana sidossyhmäyhteistyön kautta.

Maanteiden osalta toimenpiteet kohdistuvat turvallisen kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen muun muassa ajonopeuksilla, valaistuksella ja hoitotoimenpiteillä. Tielikenteen merkittävät turvallisuusongelmat liittyvät vapaa-ajan liikkumiseen. Keskikaideratkaisut, ajonopeuksien hillintä sekä alkoholin ja huumeiden vaikutuksen alaisena ajamisen ehkäisy ja tieverkon hoitotoimenpiteet ovat tapoja vaikuttaa liikkumisen turvallisuuteen.

Tienpitäjä vaikuttaa merkittävästi loma- ja erityisvapaa-ajalla tehtyjen automatkojen sujuvuuteen ja turvallisuuteen ylläpitämällä ja hoitamalla tieverkkoa. **Hoidon ja tietyömaiden ajoittaminen** siten, että se huomioi loma- ja erityisvapaa-ajan ruuhka-ajat on tärkeää liikenteen sujumisen ja turvallisuuden kannalta. Esimerkiksi juhannus ja muut juhlapäivät ja kesäperjantaiden mökkiliikenne ovat huomioitavia asioita. Lomaliikkumisen ruuhkahuiput sijoittuvat toisin kuin työmatkaliikkumisen ruuhkahuiput.

Myös **liikenteen tiedotus** tarjoaa tienpitäjälle mahdollisuuksia vaikuttaa liikenteen sujumiseen ja turvallisuuteen. Erilaiset informaatiopalvelut ja tietoreittien ja matka-aikojen suunnitteluun auttavat matkailijaa realistisen matkaketjun suunnittelussa. Lisäksi keli- ja häiriötiedotus tarjoaa tukea matkalaiselle matkan aikana.

Tienpitäjän vastuulla on **palvelukohteiden viitoituksen** suunnittelu ja opasteisiin liittyvät lupapalvelut. Myös matkailijoiden käytössä olevat **levähdysalueet** ja teiden viitoitus ovat tienpitäjän vastuulla. ELYillä ja Liikennevirastolla olisi mahdollisuus ottaa aktiivinen rooli matkailulle tärkeiden kohteiden ja tapahtumien liikkumisen ohjaussuunnitelmien edistämisessä. Suunnitelmissa olisi mahdollista ottaa kantaa sekä viitoitukseen, liikenteen sujuvuuteen ja liikennejärjestelyihin, mutta myös tiedotukseen ja toimenpiteisiin, joilla pyrittäisiin ohjaamaan kulkutapajakaumaa vähemmän autokeskeiseksi. Roolia ei tällä hetkellä ole kenelläkään ja verrattuna Keski-Euroopan maihin Suomessa liikkumisen ohjauksen toimenpiteitä on hyödynnetty vähän.

5 YHTEENVETO JA PÄÄTELMIÄ

Miten vapaa-aikaa käytetään?

Vapaa-aika on nykymuotoisena käsitteenään vielä suhteellisen nuori, sillä vuosilomalainsäädännön kehitys on tuonut loman ja lakisääteisen vapaa-ajan vasta 1920-luvulla lainsäädäntöön. Tätä ennen vapaa-aika liittyikin lähinnä pyhäpäiviin. Vielä 1960-luvulla vapaa-aika nähtiin työtä palvelevana ajankäyttömuotona, jonka tärkeimpänä tavoitteena oli työkyvyn ja työhyvinvoinnin parantaminen.

Vapaa-ajan merkitys ja arvostus ovat viime vuosikymmeninä kasvaneet ja yhteiskunnan painopiste on siirtynyt yhä selvemmin työstä vapaa-aikaan. Vapaa-ajan merkityksen kasvu on lisännyt elämyksellisyyden ja yksilöllisyyden piirteitä vapaa-ajan viettomuodoissa. Toisaalta kodin ja vapaa-ajan välisen vuorovaikutuksen merkityksen kasvu näkyy monissa ajankäyttö- ja asennetutkimuksissa. Myös kulutustutkimukset, jotka osoittavat asumiseen, kodin sisustukseen ja kodin varusteluun liittyvien varojen kasvun, viittaavat kodin merkityksen kasvuun arjen vapaa-ajan vieton kiintopisteenä.

Ajankäyttötilastojen perusteella ei ole suoraan pääteltävissä, onko käytettävissä oleva vapaa-aika lisääntynyt, sillä vapaa-aika koetaan eri aikoina ja eri tilanteissa eri tavoin. Yleisimmin vapaa-aikaan liitetään ystävien tapaaminen, harrastaminen ja kulttuuripalvelujen käyttö, kotona leppäminen ja oleilu sekä television katseleminen. Toisaalta myös ostosmatkat mielletään usein vapaa-ajan aktiviteeteiksi. Erityisesti ostosmatkat erikoisliikkeisiin ja kiireetön kaupoissa kiertely ja shoppailu ovat monille kuluttajille enemmänkin vapaa-aikaa kuin asiointimatkoja.

Käsitykset vapaa-ajasta vaihtelevat ajan, elämäntapojen ja sukupolvien myötä. Saksassa tehdyissä ajankäyttötutkimuksissa vapaa-ajan käsitteen on vuosikymmenten kuluessa havaittu kaventuneen – 2000-luvulla suhtauduttiin huomattavasti 1960-lukua kriittisemmin siihen, mitkä toiminnot kuuluvat vapaa-aikaan.

Eniten suomalaiset käyttävät vapaa-aikaansa television katseluun. Television katseluun käytetty aika on kasvanut kanavavalikoiman laajentuessa ja televisiota katsovat eniten iäkkäät. Vapaa-ajan vieton aikarytmit ovat viikonloppuisin jonkin verran myöhentyneet. Ajalle tyypillisenä ilmiönä on myös havaittavissa valumaa elämäntavasta toiseen, jolloin harrastukset ja mielenkiinnon kohteet voivat vaihtua nopeastikin.

Liikkuminen vapaa-ajalla

Vapaa-ajan matkat ovat melko vähän tutkittu matkaryhmä, jossa yksilölliset erot ovat huomattavasti suurempia kuin työ- ja opiskelumatkoilla. Vapaa-ajan matkat ovat suurin yksittäinen matkaryhmä, ja erityisesti liikennesuoritteesta suurin osa syntyy erilaisilla vapaa-ajalla tehdyillä matkoilla. Noin 40 prosenttia kaikista suomalaisten tekemistä matkoista liittyy erilaisiin vapaa-ajan toimintoihin, noin kolmannes työ- ja koulumatkoihin ja noin kolmannes erilaisiin ostos- ja asiointikohteisiin.

Ajankäyttötutkimusten osoittama kodin ulkopuolisten harrasteiden suosion kasvu on nähtävissä myös arjen liikkumisrutiineissa. Yleisesti erilaisten harrastusten ja liikunnan osuus vapaa-ajasta on kasvanut. Eniten kasvavin vapaa-ajan matkojen ryhmä on luonteeltaan hyvin heterogeeninen huvi-, harrastus- ja virkistysmatkat. Vierailumatkojen määrä sen sijaan on viime vuosikymmenten aikana hieman vähentynyt. Vapaa-aikaa vietetään ja ystäviä tavataan nykyisin yhä useammin harrastuksissa kuin ystävien luona vierailen.

Arjen matkoista noin kolmannes liittyy suoraan vapaa-ajan viettoon ja noin kolmannes ostoksiin ja asiointiin. Arjen vapaa-ajan matkoissa korostuvat liikunnan harrastaminen ja ulkoilu sekä sosiaalinen kanssakäyminen. Yksilökohtaiset erot vapaa-ajan matkustuksessa ovat huomattavan suuria. Eniten vierailumatkoja sekä huvi- ja harrastusmatkoja tekevät lapset ja nuoret. Liikuntaa ja ulkoilua harrastetaan melko saman verran eri ikäryhmissä.

Arki-, erityis- ja lomavapaa-aika

Tässä tutkimuksessa vapaa-ajan matkat on ryhmitelty arkivapaa-ajan, erityisvapaa-ajan ja lomavapaa-ajan matkoihin. Ryhmittelyn tarkoituksena on jäsentää toisaalta vapaa-ajan liikkumisen tarvetta ja motiiveja sekä toisaalta mahdollisuuksia vaikuttaa vapaa-ajan liikkumiseen. Arkivapaa-aikaan kuuluvat omassa päivittäisessä elinpiirissä päivittäistavaroiden ostosmatkat, muut ostosmatkat, toisten perheenjäsenten kyyditsemiseksi tehdyt matkat, vierailumatkat, ulkoilumatkat sekä liikuntaharrastusmatkat. Omaksi päivittäiseksi elinpiiriksi on tässä yhteydessä määritelty oma asuinseutu.

Erityisvapaa-aikaan puolestaan kuuluvat erilaiset harrastus- ja huvimatkat sekä erityisesti ajanviettokohteet. Yhteistä erityisvapaa-ajan matkoille on, että kohteeksi ei ole mahdollista valita lähintä vastaavaa kohdetta, vaan matkan kohteena on esimerkiksi juuri tietty harrastuspaikka. Erityisvapaa-ajan matkoja tehdään niin omassa elinpiirissä kuin sen ulkopuolellakin. Suurin osa pitkistä kotimaan vapaa-ajan matkoista kuuluu erityisvapaa-aikaan. Pitkiin erityisvapaa-ajan matkoihin kuuluvat myös oman elinpiirin ulkopuolelle ulottuvat vierailumatkat sekä matkat vapaa-ajan asunnolle. Lomavapaa-aikaan puolestaan kuuluvat lomien aikana tehdyt vapaa-ajan matkat, joissa on paljon satunnaisia ja kertaluonteisia kohteita.

Kaiken kaikkiaan arkivapaa-ajan matkat muodostavat noin 60 prosenttia matkojen määrästä ja noin kolmanneksen liikennesuoritteesta. Erityis- ja lomavapaa-ajan matkoista syntyy ainoastaan 8 prosenttia matkoista, mutta noin 40 prosenttia kokonaissuoritteesta.

Eniten erityisvapaa-ajan matkoja tekevät lapset, nuoret ja nuoret aikuiset ja vähiten työikäiset. Työikäisten ja iäkkäiden arjen liikkumisessa arkivapaa-ajalla on suuri merkitys. Ostosmatkat ja muiden perheenjäsenten kyyditseminen muodostavat yli puolet 30–44-vuotiaiden arkivapaa-ajan matkoista. Myös iäkkäiden arkivapaa-ajan vietossa korostuvat ostos- ja asiointimatkat.

Huomattava osa arkivapaa-ajan matkoista tehdään kävellen tai pyörällä, mutta henkilöauton osuus on silti suurin kulkutapajakaumaa tarkasteltaessa. Joukkoliikenteen merkitys arkivapaa-ajan matkoilla on pienempi kuin työ- ja koulumatkoilla, mutta myös erityisvapaa-ajan matkoilla joukkoliikennettä käytetään useammin kuin arkivapaa-ajan matkoilla. Lapset kulkevat arkivapaa-

ajan matkoillaan, erityisesti vierailumatkoilla, usein kävellen ja polkupyörällä, mutta erityisvapaa-ajan matkoilla autolla kyyditseminen on 7–14-vuotiailla yleisin kulkutapa.

Pitkiä erityisvapaa-ajan matkoja oman elinpiirin ulkopuolelle tehdään eniten nuorten aikuisten ikäryhmissä. Pitkät erityisvapaa-ajan matkat ajoittuvat ennen kaikkea viikonloppuihin sekä kesäkuukausille. Suurin osa pitkistä erityisvapaa-ajan matkoista on luonteeltaan vierailumatkoja ystävien ja sukulaisten luokse ja matkoja kesämökille.

Kesämökkimatkoja tekevät eniten 50–59-vuotiaat. Vapaa-ajan asumisen suosion on ennakoitu tulevaisuudessa kasvavan ja mökillä on arvioitu vietetävän yhä pidempiä aikoja. Toisaalta liikennetutkimusaineistot osoittavat, että kesämökillä ajan viettäminen ei vähennä muita pitkiä koti- ja ulkomaan vapaa-ajan matkoja, vaan kesämökin haltijat tekevät vapaa-ajallaan myös paljon muita erityis- ja lomavapaa-ajan matkoja.

Lomavapaa-ajan matkoista tyypillisimpiä ovat useamman yöpymisen sisältävät koti- ja ulkomaan matkat. Suomalaiset tekevät keskimäärin 1,6 ulkomaan matkaa vuodessa. Suurin osa matkoista on erilaisia lomamatkoja, muita vapaa-ajan matkoja ja risteilyjä. Eniten ulkomaan matkoja tekevät Helsingin seudulla ja sen vaikutusalueella asuvat ja vähiten pienissä maaseutumaisissa kunnissa asuvat. Ulkomaan vapaa-ajan matkoja tehdään eri ikäryhmissä melko tasaisesti. Eniten matkoja tekevät työssäkäyvät ja opiskelijat ja vähiten eläkeläiset.

Liikkujaryhmät arki-, erityis- ja lomavapaa-ajalla

Omassa elinpiirissä tehtävien arki- ja erityisvapaa-ajan matkojen liikkujaryhmistä oli Helsingin seudun liikennetutkimusaineiston perusteella tunnistettavissa kotona viihtyvien, autoilevien lapsiperheiden ja aktiivisesti harrastavien urbaanien ryhmät. Ryhmät laadittiin yli 17-vuotiaille klusterianalyysin menetelmin. Kotona viihtyviä oli noin kaksi kolmasosaa, autoilevia lapsiperheitä noin viidennes ja aktiivisesti harrastavia urbaaneja noin 15 prosenttia aikuisväestöstä.

Kotona viihtyvät tekevät arkisin hyvin vähän muita matkoja kuin työ- ja opiskelumatkoja ja päivittäistavaroiden ostosmatkoja. Sen sijaan autoilevien lapsiperheiden jäsenet tekevät paljon erityisesti arkivapaa-ajan matkoja. Aktiivisesti harrastavien urbaanien ryhmässä tehdään erittäin paljon erityisvapaa-ajan matkoja, erityisesti harrastusmatkoja ja muita vapaa-ajan matkoja.

Työssäkäyvien joukosta oli Suomalaisten matkailu -aineiston perusteella havaittavissa kolme lomavapaa-ajan matkustusrutiineiltaan erilaista ryhmää: aktiivisesti liikkuvien työmatkaajien, vapaa-ajallaan kotimaan matkoja suosivien sekä aktiivisten lyhytlomailijoiden ryhmät. Eläkeläisten osalta liikkujaryhmiä muodostuivat aktiivisesti matkustavien ryhmä, pitkiä matkoja tekevien ryhmä sekä hillittyjen liikkujien ryhmä.

Liikkujaryhmittely osoittaa, että ikää ja sukupuolta enemmän vapaa-ajan matkustusta määrittelevät yksilölliset ja kotitalouskohtaiset ajankäyttö- ja elämäntapamuuttujat. Liikkujaryhmittelyn avulla on tunnistettavissa aktiivisesti vapaa-ajallaan liikkuvien ryhmiä, jotka tekevät paljon myös muita mat-

koja. Lisäksi ryhmien avulla on mahdollista arvioida erilaisille ryhmille kohdennettujen toimenpiteiden vaikutuksia.

Vapaa-ajan liikkumiseen vaikuttaminen

Asuinympäristön ominaisuuksilla on havaittu olevan erittäin suuri vaikutus lyhyiden vapaa-ajalla tehtyjen matkojen määrään. Lähiliikkumiseen vaikuttavat monet asuinympäristön suunnittelua koskevat tekijät, esimerkiksi palvelujen tarjonta ja monipuolisuus, aluetehokkuus, asuinympäristön jalankulku- ja pyöräilyolosuhteet sekä kiinteistöjen ominaisuudet jalankulun ja pyöräilyn näkökulmasta.

Toimintojen sijoittelulla ja asuinympäristön suunnittelulla voidaan vaikuttaa mm. siihen, kuinka paljon matkoja lähiympäristössä tehdään ja kuinka suureksi jalankulun ja pyöräilyn osuus kasvaa. Lähitulevaisuudessa liikenteen ja maankäytön suunnittelun kannalta suurin haaste arkivapaa-ajan matkojen osalta on mielekkäiden kohteiden tarjoaminen asuinympäristöstä, jotta suuri osa matkoista voitaisiin tehdä kävellen tai pyörällä ja autollakin liikuttaessa suorite jäisi pieneksi. Käytännössä tämä tarkoittaa paikallispalveluiden ja -harrastemahdollisuuksien kehittämistä, omaehtoisen vapaa-ajan viettoon sopivien paikkojen tarjoamista asuinalueiden lähellä ja lähiliikkumismahdollisuuksien parantamista erityisesti kävellen ja pyöräillen. Erityisesti asuinympäristön monimuotoiset ulkoilu- ja virkistysalueet ja lähimetsät ovat kohteita, jotka tarjoavat asukkaille monipuolisia ulkoilu- ja luontokokemuksia.

Kävelyn ja pyöräilyn lisäksi joukkoliikenteen tulisi pystyä palvelemaan nykyistä paremmin arki- ja erityisvapaa-ajan vierailu- ja harrastusmatkoilla. Esimerkiksi lasten harrastuksiin kyyditsemisen syy löytyy pitkälti matkojen pituudesta – keskimääräinen harrastusmatkan pituus Helsingin seudulla oli alle 14-vuotiailla noin 6 km, ja kyyditsemisen osuus harrastusmatkoilla 50–65 prosenttia. Sen sijaan lasten vierailumatkoista, joiden keskipituus oli noin 3 km, yli 80 prosenttia tehtiin kävellen tai pyöräillen.

Vapaa-ajan matkustukseen vaikuttamisen suurimpia haasteita ovat keinovalikoiman laajuus ja useiden eri toimijoiden mukaan saaminen, sillä toimenpiteet eivät kohdennu yksinomaan yhden toimijan, esimerkiksi maankäytön suunnittelijan, liikennesuunnittelijan tai julkisten palvelujen suunnittelijan, toteutettavaksi. Eri toimijoita voidaan aktivoida vapaa-ajan matkustuksen ympäristövaikutusten vähentämiseen esimerkiksi vapaa-ajan liikkumisen ohjauksen suunnitelmilla.

Erityisvapaa-ajan ja varsinkin lomavapaa-ajan osalta maankäytön ja liikennesuunnittelun mahdollisuudet ovat arkivapaa-aikaa pienemmät ja liittyvät lähinnä liikenteen hinnoitteluun ja vapaa-ajan kohteiden joukkoliikennetarjonnan kehittämiseen. Erityis- ja lomavapaa-ajan käyttö on hyvin elämäntapaisidonnaista, ja siihen vaikuttavat monet taustatekijät. Koska muutamat lomalla tehdyt pitkät vapaa-ajan matkat muodostavat arkivapaa-ajan matkoja suuremman suoritteen, on vaikutusmekanismeja etsittävä toisaalta määränpään ja toisaalta kulkutavan valinnasta. Tällä hetkellä kaupunkiseuduilla, erityisesti pääkaupunkiseudulla, asuvat tekevät sekä mökkimatkoja että ulkomaanmatkoja muualla Suomessa asuvia enemmän. Asumisen siirtyminen yhä enemmän suurimmille kaupunkiseuduille saattaa osaltaan lisätä pitkien vapaa-ajan matkojen määrää. Toisaalta monipuolinen kaupunkiseutujen

omavarainen ja monipuolinen vapaa-ajan palvelujen tarjonta antaa mahdollisuuksia lyhyisiin matkoihin myös erityis- ja lomavapaa-ajalla.

Vapaa-ajan asumisen muutossuunnat ja vapaa-asuntojen käyttötapojen muutos lisäävät vapaa-ajan asunnoilla vietetyn ajan määrää. Toisaalta erityisvapaa-ajan ja lomavapaa-ajan eriytyminen todennäköisesti lisää pitkämatkaista liikkumistarvetta. Tällä hetkellä vapaa-ajan liikkumisen trendit näyttävät lisäävän henkilöautolla ja lentäen tehtyjen matkojen suoritetta. Hyvinvoinnin kannalta olennaisen tärkeään vapaa-ajan matkojen matkaryhmään on tulevaisuudessa etsittävä uusia vaikutusmekanismeja, sillä tarve liikkumisen ympäristö- ja turvallisuushaittojen vähentämiseen niin arki-, erityis- kuin lomavapaa-ajallakin on ilmeinen.

LÄHDELUETTELO

Alasuutari, P. 2009. Snobismista kaikkiruokaisuuteen. Teoksessa Suomalainen vapaa-aika. Arjen ilot ja valinnat. Liikkanen, M. (toim.). Gaudeamus Helsinki University Press. Helsinki.

ALERT 2003. Alltags- und Erlebnisfreizeit. Schlussbericht. BMBF-Vorhaben. Institut für angewandte Verkehrs- und Tourismusforschung e.V. (IVT), Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH (ISUP), Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH (MDV), mensch - verkehr - umwelt, Institut für Angewandte Psychologie (mvu), SSP Consult, Beratende Ingenieure GmbH (SSP).

Anttila, A-H. 2005. Loma tehtaan varjossa. Teollisuustyöväestön loma- ja vapaa-ajan moraalisaatöly Suomessa 1930–1960-luvuilla. Suomalaisen kirjallisuuden seura. Bibliotheca Historica 93. Helsinki.

Asikainen, E. & Mäkinen, K.-M. 2008. Kävelen lähiössä. Teoksessa Koti – tehtävistä uusiin ihanteisiin. Lammi, M. & Timonen, P. (toim.). Kuluttajatutkimuskeskuksen kirjoja 4. Helsinki.

CIVITAS (Cleaner and better transport in cities) tietokanta.
http://www.civitas-initiative.org/measure_fields.phtml?lan=en

Copenhagenize.com. Car Free Zones Around Schools.
<http://www.copenhagenize.com/2009/08/car-free-zones-around-schools.html>
Luettu 12.8.2009.

DfT (Department for Transport). 2008. The Essential Guide to Travel Planning.
<http://www.dft.gov.uk/pgr/sustainable/travelplans/work/essentialguide.pdf>

e-atomium. 2004. Mobility Management – Tourism, Company and School travel plans – Training manual.
http://www.e-atomium.org/IMG/pdf/mm_examples.pdf

ECF. 2009. European Cyclists' Federation. What is EuroVelo?
http://www.ecf.com/14_1 Luettu 1.9.2009

EDRA. 2009. Where the Sidewalk Doesn't End: What Shared Space has to Share. Environmental Design Research Association EDRA.
<http://blog.pps.org/shared-space/> Luettu 1.9.2009.

ELTIS-tietokanta. (European Local Transport Information Service).
www.eltis.org.

Fietsberaad. 2006. Continuous and integral: The cycling policies of Groningen and other European cycling cities. Publication no. 7.
<http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Publication%207%20Continuous%20and%20integral.pdf>

Follmer, R., Kunert, U., Kloas, J. & Kuhfeld, H. 2004. Mobilität in Deutschland 2002. Ergebnisbericht. Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

Fyhri, A. & Hjorthol, R. 2008. Children's independent mobility to school, friends and leisure activities. *Journal of Transport Geography*.

Haller, M. 2007. More than 40.000 daily Bike and Ride Users within the MVV: Good Results and further Challenge. *Velo-City 2007 München, Conference Proceedings*.

Hamilton-Baillie. 2009. Shared Space - the alternative approach to calming traffic. http://www.hamilton-baillie.co.uk/_files/_publications/18-1.pdf. What is Shared Space? http://www.hamilton-baillie.co.uk/_files/_publications/6-1.pdf Luettu 12.8.2009.

Heikkilä, M., Santasalo T. & Silfverberg, B. 1994. Pohjoismaisia kävelykeskustoja. Ympäristöministeriö, alueidenkäytön osasto. Helsinki.

Heikkilä, M., Karppinen, S. & Santasalo, T. 1996. Suomalaisia kävelykeskustoja. Ympäristöministeriö, alueidenkäytön osasto. Helsinki.

Heinze, G. W. & Kill, H. H. 1997. Freizeit und Mobilität. Neue Lösungen im Freizeitverkehr. Akademie für Raumforschung und Landesplanung. Hannover.

Helve, H. 2009. Nuorten vapaa-aika, luottamus ja sosiaalinen pääoma. Teoksessa *Suomalainen vapaa-aika*. Liikkanen, M. (toim.). Gaudeamus Helsinki University Press. Helsinki.

Henkilöliikennetutkimus 2004–2005. Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2004–2005. Liikenne- ja viestintäministeriö, Tiehallinto ja Ratahallintokeskus, Helsinki.

Hiltunen, M. 2005. Liikkuminen mökille. Teoksessa Pitkänen, K. & Kokki, R. (toim.) 2005. *Mennäänkö mökille? Näkökulmia pääkaupunkiseutulaisten vapaa-ajan asumiseen Järvi-Suomessa*. Savonlinnan koulutus- ja kehittämiskeskuksen julkaisuja n:o 11. Savonlinna.

Hjorthol, R. & Fyhri, A. 2008. Do organized leisure activities for children encourage car-use? *Transportation Research, Part A*.

Hougen, H. C. 2002. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2001. Dokumentasjonsrapport. Statistisk sentralbyrå. Notater 2002/62.

Jallinoja, R. 2009. Perhe yhdessä vapaa-aikana. Teoksessa *Suomalainen vapaa-aika*. Liikkanen, M. (toim.). Gaudeamus Helsinki University Press. Helsinki.

Jensen, R. 1999. *The Dream Society. How the Coming Shift from Information to Imagination Will Transform Your Business*. New York, McGraw-Hill.

JOTU-ohjelma 2007. Joukkoliikenteen houkuttelevuuden ja käytön lisääminen liikkujaryhmittelyn avulla kaupunkiseuduilla.

<http://www.tiehallinto.fi/pls/wwwedit/docs/15538.PDF>

Kalenoja, H., Mäntynen, J. & Pöllänen, M. 2004. Jaloin-ohjelman arviointi sekä toimenpidesuosituksia jalankulun ja pyöräilyn edistämiseksi Suomessa. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 40/2004. Helsinki.

Kalenoja, H., Vihanti, K., Voltti, V., Korhonen, A. & Karasmaa, N. 2008. Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa. Suomen Ympäristö 27/2008. Ympäristöministeriö. Helsinki.

Kalenoja, H., Kivari, M. & Voltti, V. 2009. Henkilöliikennetutkimus 2010–2011. Esiselvitys. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 7/2009. Helsinki.

Kansallinen liikuntatutkimus 2005–2006. 2006. Lapset ja nuoret. SLU:n julkaisusarja 4/06 ja Aikuiset 19–65-vuotiaat, SLU:n julkaisusarja 5/06.

Kiiskilä, K. 2009. Kävely- ja pyöräilypolitiikka Euroopassa – taustaa Suomen toimintalinjatyölle. Julkaisematon raportti. Liikenne- ja viestintäministeriö.

Kitamura, R., Mokhtarian, P. & Laidet, L. 1997. A micro-analysis of land use and travel in five neighbourhoods in the San Francisco Bay area. Transportation, Vol. 24, pp. 125-158.

Knoflacher, H. 1999. Mobility and Quality of Life. BEQUEST Information Sheet 3: The Amsterdam Workshop – Quality of Life.

Kyttä, M., Broberg, A. & Kahila, M. 2009. Lasten liikkumista ja terveyttä edistävä urbaani ympäristö. Yhdyskuntasuunnittelu 2009:2. Vol. 47. s. 6–25.

Kytömäki, J. 2009. Television mieliohjelmien muutos - asian ja viihteen yhteiselosta viihteen ylivaltaan? Teoksessa Suomalainen vapaa-aika. Liikkanen, M. (toim.). Gaudeamus Helsinki University Press. Helsinki.

Lautso, K., Spiekermann, K., Wegener, M., Sheppard, I., Steadman, P., Martino, A., Domingo, R. & Gayda, S. 2004. PROPOLIS. Planning and Research of Policies for Land Use and Transport for Increasing Urban Sustainability. Final Report. Contract No: EVK4-1999-00005.

Liikkanen, M. 2009. Johdanto. Teoksessa Suomalainen vapaa-aika. Arjen ilot ja valinnat. Liikkanen, M. (toim.). Gaudeamus Helsinki University Press. Helsinki.

Lonhard, M. 2007. The Munich Cycling Infrastructure – The Backbone of the Munich Bicycle Transportation Strategy. Velo-City 2007 München, Conference Proceedings.

Ludwig, E. 2006. Future of Leisure Travel – Trend Study. Trends and Issues in Global Tourism 2007. Gottlieb Duttweiler Institute.

Marshall, S. & Lamrani, Y. 2003. Synthesis Report: Land Use Planning Measures. Version 1.2. PLUME, PLanning and Urban Mobility in Europe.

Martens, M.J & Griethuysen, S. v. 2000. The ABC location policy in the Netherlands. The right business at the right place. TNO Inro, Delft.

Matson, L. 2006. Tourism Without Traffic. Project evaluation. Final report.

Projektin raportit sivulla:

<http://www.eastsussex.gov.uk/roadsandtransport/greentravel/tourismwithouttraffic/download2.htm>

Melkas, T. 2009. Suomalaisten yksityiselämän sosiaalisuudesta. Teoksessa Suomalainen vapaa-aika. Arjen ilot ja valinnat. Liikkanen, M. (toim.). Gaudeamus Helsinki University Press. Helsinki.

MID 2008. Mobilität in Deutschland 2008. Zweiter Zwischenbericht, Juli 2008. Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V., Institut für Verkehrsforschung. Bonn, Berlin.

Myllyniemi, S. 2009. Aika vapaalla. Nuorten vapaa-aikatutkimus 2009. Nuorisotutkimusseuran julkaisuja 92.

New urbanism. 2009. Creating Liveable Sustainable Communities. <http://www.newurbanism.org/newurbanism/principles.html> Luettu 14.8.2009.

Niemi, I. & Pääkkönen, H. 2001. Ajankäytön muutokset 1990-luvulla. Kulttuuri ja viestintä 2001:6. Tilastokeskus, Helsinki.

Næss, P. 2006. Accessibility, activity participation and location of activities: exploring the links between residential location and travel behaviour. Urban Studies, Vol. 43, No. 3, pp. 627–652.

Oikarinen, I. 2008. Helsingin kävelykeskustan suunnittelu ydinkeskustan kadunvarsiliikeryttäjien näkökulmasta. Pro Gradu tutkielma.

Pantzar, M. & Shove, E. (toim.) 2005. Manufacturing leisure. Innovations in happiness, well-being and fun. National Consumer Research Centre, publications 1:2005. Helsinki.

Perrels, A. & Kangas, E. 2007. Vapaa-ajan asuntojen omistus ja käyttö - esiselvitys ekotehokkuuden kartoitusta varten. Valtion taloudellinen tutkimuskeskus. VATT-keskustelualoitteita 417. Helsinki.

Pitkänen, K. & Kokki, R. (toim.) 2005. Mennäänkö mökille? Näkökulmia pääkaupunkiseutulaisten vapaa-ajan asumiseen Järvi-Suomessa. Savonlinnan koulutus- ja kehittämiskeskuksen julkaisuja n:o 11. Savonlinna.

Pyörämatkailun kehittämisstrategia 2009–2013. 2008. Matkailun edistämiskeskus.

Pääkkönen, H. & Niemi, I. 2002. Suomalainen arki. Ajankäyttö vuosituhannen vaihteessa. Kulttuuri ja viestintä 2002:2. Tilastokeskus, Helsinki.

Raijas, A. 2008. Arki keskittyy kotiin. Teoksessa Koti – tehtävistä uusiin ihanteisiin. Lammi, M. & Timonen, P. (toim.). Kuluttajatutkimuskeskuksen kirjoja 4. Helsinki.

Raijas, A. & Wilska, T.-A. 2007. Huolenpitoa ja jakamista – rahan ja ajan jakautuminen suomalaisissa lapsiperheissä. Kuluttajatutkimuskeskus, työse-
losteita ja esitelmiä 104/2007. Helsinki.

Rajamäki, R. 2008. Taajamien liikennekuolemat vuosina 2000–2005. Lintu-
muistio 17.3.2008. http://www.lintu.info/taajamien_liikennekuolemat.pdf

Reiche, W. 2007. Bed & Bike – the Accommodation most suitable for Cy-
clists: From the idea to a successful Marketing Cooperation in Cycling Tour-
ism. Velo-City 2007 München, Conference Proceedings.

Ristimäki, M., Kalenoja, H. & Tiitu, M. 2009. Yhdyskuntarakenteen vyöhyke-
analyysi - Urban zone. Väliporttiluonnos 14.11.2009.

Ruuskanen, O-P. 2004. An econometric analysis of time use in Finnish hou-
seholds. Helsinki School of Economics. Acta Universitatis Oeconomicae
Helsingiensis A 246. Helsinki.

Rode, S. 2003. MoDis – increasing public transport use by young adults by
night. Traffic Engineering & Control, Vol 44, No 6, pp. 352-354.
[http://www.uni-due.de/~qpd402/alt/Projekte/Modis/daten/ueber/](http://www.uni-due.de/~qpd402/alt/Projekte/Modis/daten/ueber/ModisRode.pdf)
[ModisRode.pdf](http://www.uni-due.de/~qpd402/alt/Projekte/Modis/daten/ueber/ModisRode.pdf)

Schlich, R. & Axhausen, K.W. 2003. Habitual travel behaviour: Evidence
from a six-week travel diary. Transportation, Vol. 30, pp. 13-36.

Schlich, R., Schönfelder, S., Hanson, S. & Axhausen, K. W. 2004. Structures
of Leisure Travel: Temporal and Spatial Variability. Transport Reviews, Vol.
24, March 2004, No. 2, s. 219–237.

Sener, I.N., Coppelman, R.B., Pendyala, R.M. & Bhat, C.R. 2008. An analy-
sis of children's leisure activity engagement: examining the day of week, lo-
cation, physical activity level, and fixity dimensions. Transportation, Vol. 35.
pp. 673–696.

Senioriliikuntatutkimus 2007–2008. 2008. SLU:n julkaisusarja 2/08.

Stantchev, D.S & Menaz, B. 2006. Land Use Planning: Third Annual The-
matic Research Summary. EXTR@WEB

Statens institut för kommunikationsanalys. 2007. Den nationella resvane-
undersökningen. RES 2005–2006. SIKA Statistik. Kommunikationsmönster.
2007:19. Östersund.

Stead, D. & Marshall, S. 2001. The Relationship between Urban Form and
Travel Patterns. An International Review and Evaluation. EJTIR, 1, no. 2.
pp.113-141.

Stenvall, E. 2009. Paras paikka! 3.–6.-luokkalaisten helsinkiläislasten lempi-
paikat. Yhdyskuntasuunnittelu 2009:2. Vol. 47. s. 50–57.

Stopher, P. R., Wilmot, C.G., Stecher, C. & Alsnih, R. 2008. Household
travel surveys: Proposed standards and guidelines. ISCTSC, International
Steering Committee for Travel Survey Conferences. 8th International Con-

ference on Survey Methods in Transport: Harmonisation and Data Comparability. Annecy, France, 25-31 May 2008.

Strandell, A. 2005. Asukasbarometri 2004. Asukaskysely suomalaisista asuinympäristöistä. Ympäristöministeriö. Suomen Ympäristö 746. Helsinki.

StreetsWiki. Shared Space.

<http://www.livablestreets.com/streetswiki/shared-space>. Luettu 12.8.2009.

Sveriges Kommuner och Landsting. 2008. Shared space, Trafikrum för alla. Tukholma.

Suomalaisten matkailu. 15–74-vuotiaiden suomalaisten yöpymisen sisältäneet matkat 1991–2007.

Saatavissa: http://pxweb2.stat.fi/Database/StatFin/lii/smat/smat_fi.asp. Luettu 4.10.2008.

Suomen kuntoliikuntaliitto ry. 2008. Kevyen liikenteen väylät liikuntapaikkoina. Tiehallinto, opetusministeriö, Kunto ry.

http://www.kunto.fi/hankkeet/kevyen_liikenteen_vaylat/

Svenns, T. 2007. Joukkoliikenteen kausilipputarjonnan kehittämismahdollisuudet kaupunkiseuduilla. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 58/2007. Helsinki.

TASE 2004–2005. Tampereen seudun henkilöliikennetutkimus 2004–2005. Tampereen teknillinen yliopisto.

Tilastokeskus. 2008. Suomalaisten matkailu. <http://www.stat.fi>

Tilastokeskus. 2009. Suomalaisten matkailu. 15–74-vuotiaiden suomalaisten yöpymisen sisältäneet matkat vuonna 2008. Erillisaineisto.

Treatise 2006. Liikkumisen ohjaus – valintoja liikkumiskäyttäytymiseen. Motiva Oy.

Timonen, P. 2009. Arkiset haaveet – luontoharrastukset nautinnon lähteenä. Teoksessa Suomalainen vapaa-aika. Arjen ilot ja valinnat. Liikkanen, M. (toim.). Gaudeamus Helsinki University Press. Helsinki.

Utzmann, I. 2007. Local Mobility in Cities as Living Space. Velo-City 2007 München, Conference Proceedings.

Vistrav. 2009. Sustainable Leisure Travel Network. <http://www.vistrav.org.uk/> Luettu 1.9.2009.

Wegener, M. & Fürst, F. 1999. Land-Use Transport Interaction: State of the Art. Deliverable 2a of the project TRANSLAND (Integration of Transport and Land Use Planning). IRPUD Universität Dortmund. Berichte aus dem Institut für Raumplanung 46.

LIITTEET

- | | |
|---------|---|
| Liite 1 | Asiantuntijahaastatteluihin osallistuneet |
| Liite 2 | Arki- ja erityisvapaa-ajan liikkujaryhmien kuvaus |
| Liite 3 | Lomavapaa-ajan liikkujaryhmien kuvaus |

LIITE 1

ASiantuntijahaastatteluihin osallistuneet

Helka-Liisa Hentilä, Oulun yliopisto

Liisa Horelli, YTK (Yhdyskuntasuunnittelun koulutus- ja tutkimuskeskus)

Marketta Kyttä, YTK (Yhdyskuntasuunnittelun koulutus- ja tutkimuskeskus)

Timo Saarinen, ympäristöministeriö

Johanna Taskinen, Motiva Oy

LIITE 2

ARKI- JA ERITYISVAPAA-AJAN LIIKKUJARYHMIEN KUVAUS

Taulukko 1 Arki- ja erityisvapaa-ajan ryhmät.

| | | klusteri 1: "Kotona viihtyvät" | klusteri 2: "Autoilevat lapsiperheet" | klusteri 3: "Aktiivisesti harrastavat urbaanit " |
|----------------------------|-------------------|---|---|---|
| kuvaus | | tekevät arkisin lähes yksinomaan työmatkoja | tekevät paljon arkivapaa-ajan ajan matkoja, henkilöautoa käytetään paljon arkiliikumisessa | tekevät paljon erityisvapaa-ajan matkoja |
| koti-talous | asukkaiden määrä | 23 % asuu yksin 43 % asuu 2 hengen taloudessa | 45 % asuu yli 2 hengen taloudessa | 23 % asuu yksin 36 % asuu 2 hengen taloudessa |
| | lapsia taloudessa | keskimäärin 0,19 alle 7-vuotiaasta lasta/talous | keskimäärin 0,35 alle 7-vuotiaasta lasta/talous | keskimäärin 0,25 alle 7-vuotiaasta lasta/talous |
| pää-toimi | opiskelijoi-ta | 3 % opiskelijoita | 4 % opiskelijoita | 31 % opiskelijoita |
| | työssä-käyviä | 65 % kokopäiväisesti työssäkäyviä | 59 % kokopäiväisesti työssäkäyviä | 41 % kokopäiväisesti työssäkäyviä |
| jakautuminen ikäryhmittäin | | 14 % 18-29-vuotiaita, 26 % 30-44-vuotiaita 42 % 45-64-vuotiaita, 19 % yli 64-vuotiaita | 13 % 18-29-vuotiaita, 32 % 30-44-vuotiaita 37 % 45-64-vuotiaita, 18 % yli 64-vuotiaita | 17 % 18-29-vuotiaita, 27 % 30-44-vuotiaita 39 % 45-64-vuotiaita, 18 % yli 64-vuotiaita |
| sukupuoli | | 47 % miehiä | 42 % miehiä | 44 % miehiä |
| mat-kustus-tottu-mukset | joukko-liikenne | 6,8 km/vrk | 5,7 km/vrk | 12,7 km/vrk |
| | henkilö-auto | 1,2 matkaa/vrk 20,8 km/vrk | 3,3 matkaa/vrk 36,8 km/vrk | 2,2 matkaa/vrk 27,7 km/vrk |
| | jalan-kulku | 0,6 matkaa/vrk | 0,9 matkaa/vrk | 1,0 matkaa/vrk |

LOMA-AJAN LIIKKUJARYHMIEN KUVAUS

Taulukko 1 Työlliset ja yrittäjät.

| | | klusteri 1: "Työmatkaajat" | klusteri 2: "Aktiiviset lyhytlomailijat" | klusteri 3: "Vapaa-ajallaan kotimaan matkoja suosivat" |
|-----------------------------|-------------------|--|--|---|
| kuvaus | | korkeasti koulutettuja ja hyvätuloisessa kotitaloudessa asuvia, matkustavat paljon työn takia, tekevät myös vapaa-ajallaan kotimaanmatkoja ja pitkiä ulkomaanmatkoja | melko hyvin ansaitsevassa kotitaloudessa ja usein pääkaupunkiseudulla asuvia, jotka matkustavat vapaa-ajallaan paljon tehden etenkin lyhyitä ulkomaanmatkoja | matalasti koulutettuja, usein pienemmissä seutukunnissa asuvia, jotka matkustavat lähinnä vapaa-ajallaan ja silloinkin etupäässä kotimaassa |
| osuus koko päätoimiluokasta | | osuus työllisistä 38 % | osuus työllisistä 10 % | osuus työllisistä 52 % |
| tuloluokka | | 98 % kuuluu kahteen ylimpään tulokvartiiliin | 79 % kuuluu kahteen ylimpään tulokvartiiliin | 88 % kuuluu kahteen keskimmäiseen tulokvartiiliin, näistä 54 %-yksikköä toiseksi ylimpään |
| koulutus | | 55 prosentilla on vähintään ammattiopisto- tai alempi korkeakoulututkinto, näistä 29 %-yksiköllä ylempi korkeakoulututkinto | 62 prosentilla on korkeintaan keskiasteen koulutus, 11 prosentilla on ylempi korkeakoulututkinto | 80 prosentilla on korkeintaan keskiasteen koulutus |
| koti-talous | asukkaiden määrä | 6 % asuu yksin | 16 % asuu yksin | 24 % asuu yksin |
| | lapsiataloudessa | 50 % asuu kotitaloudessa, jossa on ainakin yksi lapsi | 43 % asuu kotitaloudessa, jossa on ainakin yksi lapsi | 35 % asuu kotitaloudessa, jossa on ainakin yksi lapsi |
| seutukunnat | pienet | 27 % asuu alle 45 000 asukkaan seutukunnassa | 27 % asuu alle 45 000 asukkaan seutukunnassa | 40 % asuu alle 45 000 asukkaan seutukunnassa |
| | Helsinki & Porvoo | 34 % asuu Helsingin tai Porvoon seutukunnassa | 38 % asuu Helsingin tai Porvoon seutukunnassa | 21 % asuu Helsingin tai Porvoon seutukunnassa |
| ikäryh | mediaani | mediaani-ikäryhmä 45-49 vuotta | mediaani-ikäryhmä 40-44 vuotta | mediaani-ikäryhmä 40-44 vuotta |

| | | klusteri 1: "Työmatkaajat" | klusteri 2: "Aktiiviset lyhytlomailijat" | klusteri 3: "Vapaa-ajallaan kotimaan matkoja suosivat" |
|-----------------------|----------------------------|--|--|--|
| mä | jakautuminen | 9 % 15-29-vuotiaita, 72 % 30-54-vuotiaita, 19 % 55-74-vuotiaita | 18 % 15-29-vuotiaita, 64 % 30-54-vuotiaita, 18 % 55-74-vuotiaita | 20 % 15-29-vuotiaita, 57 % 30-54-vuotiaita, 23 % 55-74-vuotiaita |
| sukupuoli | | 55 % miehiä | sekä miehiä että naisia 50 % | 52 % miehiä |
| matkustus-tottumukset | kotimaan vapaa-aika | kotimaan vapaa-ajan matkoja vuodessa 8,5 | kotimaan vapaa-ajan matkoja vuodessa 8,1 | kotimaan vapaa-ajan matkoja vuodessa 6,7 |
| | ulkomaan vapaa-aika, lyhyt | ulkomaan päivämatkoja, risteilyjä ja alle 3 yön matkoja käytännössä 0 | ulkomaan päivämatkoja vuodessa 1,3, risteilyjä vuodessa 3,2, alle 3 yön matkoja vuodessa 2,2 | ulkomaan päivämatkoja vuodessa 0,1, risteilyjä vuodessa 0,3, alle 3 yön matkoja vuodessa 0,2 |
| | ulkomaan vapaa-aika, pitkä | ulkomaan pitkiä vapaa-ajan matkoja vuodessa 1,3, joista 3-10 yön matkoja vuodessa 1,2 ja yli 10 yön matkoja vuodessa 0,1 | ulkomaan pitkiä vapaa-ajan matkoja vuodessa 0,7, joista 3-10 yön matkoja vuodessa 0,6 ja yli 10 yön matkoja vuodessa 0,1 | ulkomaan pitkiä vapaa-ajan matkoja vuodessa 0,8, joista 3-10 yön matkoja vuodessa 0,7 ja yli 10 yön matkoja vuodessa 0,1 |
| | kotimaan työ | kotimaan työmatkoja vuodessa 3,2 | kotimaan työmatkoja vuodessa 1,1 | kotimaan työmatkoja vuodessa 0,5 |
| | ulkomaan työ | ulkomaan työmatkoja vuodessa 1,3 | ulkomaan työmatkoja vuodessa 0,2 | ulkomaan työmatkoja vuodessa 0,1 |

Taulukko 2 Eläkeläiset.

| | | klusteri 1: "Hillityt liikkujat" | klusteri 2: "Pitkiä matkoja tekevät" | klusteri 3: "Aktiivisesti liikkuvat" |
|-----------------------------|-------------------|--|--|--|
| kuvaus | | matalasti koulutettuja ja tienaavia suhteellisen usein yksin asuvia, jotka asuvat tyypillisesti pienissä seutukunnissa ja matkustavat harvoin ulkomaille ja kotimaassakin vain vähän | hyvin ansaitsevia, usein kaksin asuvia eläkeläisiä, joiden matkustamisessa korostuvat pitkät vapaa-ajan ulkomaanmatkat | tyypillisesti pääkaupunkiseudulla asuvia, jotka tekevät paljon pitkiä kotimaan vapaa-ajan matkoja ja lyhyitä ulkomaanmatkoja |
| osuus koko päätoimiluokasta | | osuus eläkeläisistä 58 % | osuus eläkeläisistä 33 % | osuus eläkeläisistä 9 % |
| tuloluokka | | 100 % kuuluu kahteen alimpaan tulokvartiiliin, näistä 47 %-yksikköä alimpaan | 90 % kuuluu kahteen ylimpään tulokvartiiliin, näistä 20 %-yksikköä ylimpään | 68 % kuuluu kahteen keskimmäiseen tulokvartiiliin |
| koulutus | | 89 prosentilla on korkeintaan keskiasteen ja 56 prosentilla perusasteen koulutus | 58 prosentilla korkeintaan keskiasteen koulutus | 76 prosentilla on korkeintaan keskiasteen ja 41 prosentilla perusasteen koulutus |
| kotitalouskoko | | 56 % asuu kahden aikuisen kotitaloudessa, 39 % asuu yksin | 84 % asuu kahden aikuisen kotitaloudessa, 7 % asuu yksin | noin 72 % asuu kahden aikuisen kotitaloudessa, 24 % asuu yksin |
| seutu-kunnat | pienet | 46 % asuu alle 45 000 asukkaan seutukunnassa | 34 % asuu alle 45 000 asukkaan seutukunnassa | 28 % asuu alle 45 000 asukkaan seutukunnassa |
| | Helsinki & Porvoo | 15 % Helsingin tai Porvoon seutukunnassa | 24 % Helsingin tai Porvoon seutukunnassa | 34 % Helsingin tai Porvoon seutukunnassa |
| ikä-ryhmä | mediaani | mediaani-ikäryhmä 65-69 vuotta | mediaani-ikäryhmä 65-69 vuotta | mediaani-ikäryhmä 65-69 vuotta |
| | jakautuminen | 15 % alle 60-vuotiaita, 25 % 60-64-vuotiaita, 31 % 65-69-vuotiaita, 29 % 70-74-vuotiaita | 12 % alle 60-vuotiaita, 30 % 60-64-vuotiaita, 35 % 65-69-vuotiaita, 23 % 70-74-vuotiaita | 13 % alle 60-vuotiaita, 30 % 60-64-vuotiaita, 34 % 65-69-vuotiaita, 23 % 70-74-vuotiaita |
| sukupuoli | | 55 % naisia | 55 % miehiä | 52 % naisia |

| | | klusteri 1: "Hillityt liikkujat" | klusteri 2: "Pitkiä matkoja tekevät" | klusteri 3: "Aktiivisesti liikkuvat" |
|-----------------------|----------------------------|--|---|--|
| matkustus-tottumukset | kotimaan vapaa-aika | kotimaan vapaa-ajan matkoja vuodessa 3,4 | kotimaan vapaa-ajan matkoja vuodessa 6,6 | kotimaan vapaa-ajan matkoja vuodessa 7,6 |
| | ulkomaan vapaa-aika, lyhyt | ulkomaan vapaa-ajan matkoja vuodessa 0,1, käytännössä lähinnä yli 10 yön matkoja | ei ulkomaan päivämatkoja, risteilyjä tai muita alle 3 yön matkoja | ulkomaan päivämatkoja 2,2/v, risteilyjä 3,1/v |
| | ulkomaan vapaa-aika, pitkä | | vähintään 3 yön ulkomaan vapaa-ajan matkoja vuodessa 1,3, joista 3-10 yön matkoja 1,0 ja yli 10 yön matkoja 0,2 | muita ulkomaan vapaa-ajan matkoja 2,0/v, joista alle 3 yön matkoja 1,4/v, 3-10 yön matkoja 0,5/v ja yli 10 yön matkoja 0,1 |

ISSN 1457-9871
ISBN 978-952-221-268-9,
978-952-221-269-6
TIEH 3201142, 3201142-v